Exposição Universal 1889

Grande celebração de um mundo moderno e industrial: um retrato de um final de século cheio de mudanças e inovações;

Visitação de 28 milhões de pessoas;

Inauguração da Torre Eiffel;

Comemoração de 100 anos de Revolução Francesa;

Evento durou 6 meses (6 de maio a 31 de outubro) e celebrou também a diversidade dos países e das civilizações;

Abrangeu: O Campo de Marte, Trocadéro, Quai D'Orsay, uma parte do Sena e a Explanada dos Inválidos. Ocupou espaços construídos especificamente para este evento: Grande Domo, Palácio das Belas Artes e Palácio das Artes Liberais, além da própria Torre Eiffel;

Exposição Universal 1889

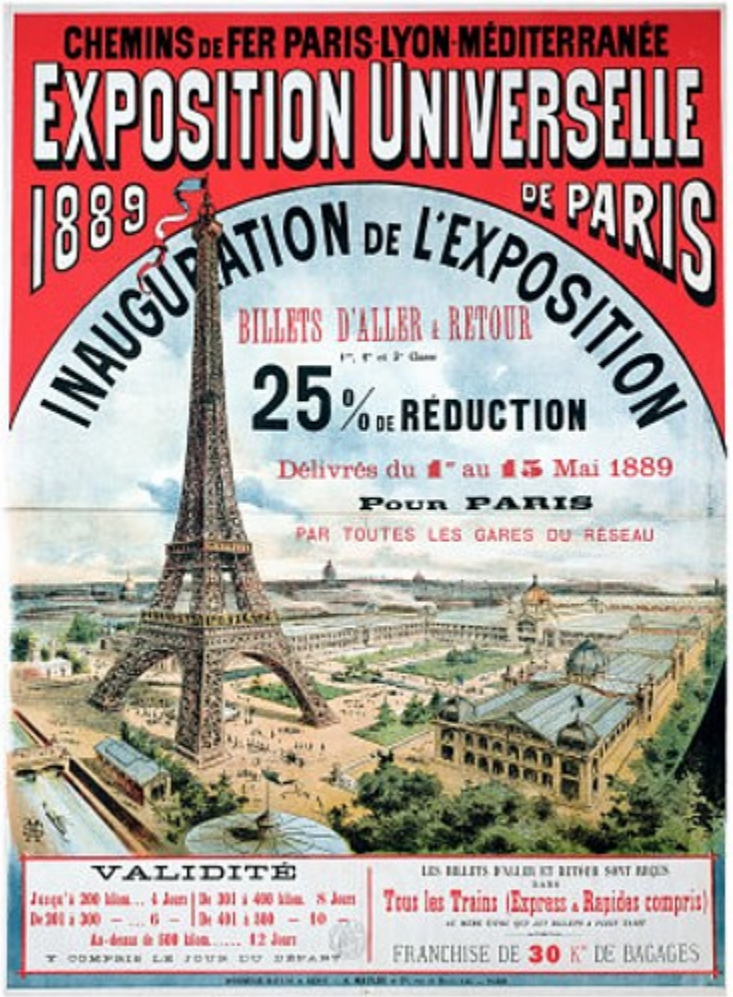
Momento de destaque da Escola de Nancy e o novo estilo que se tornaria internacional (Art Nouveau);

Espírito de união mundial (embora esta ideia tenha sido abandonada com a falta de participação de diversos países);

Contou com 61.721 expositores;

Teve um custo aproximado de 41 milhões de francos, com lucro de 8 milhões de francos;

Com o advento eletricidade, a exposição permitia visitação noturna;



Cartaz: Exposição Universal de Paris em 1889

Exposição Universal 1889

Foto com cromia aplicada: Galeria das Máquinas, umas das maravilhas da Era da Construção.

Louis Beround: pintura Domo Central – Galeria das Máquinas – Exposição Universal de Paris

Exposição Universal 1889

Explanada dos Inválidos, 1889

Exposição Universal 1889

Gustave Eiffel: Torre Eiffel com 300 metros, a construção mais alta da época. Levou 2 anos para ser construída

Exposição Universal 1889

Exposição Universal 1889

Nascimento do Design

Art Nouveau

A Art Nouveau foi um movimento que teve inspiração na arquitetura do ferro, nos revivalismos e no movimento inglês Arts and Crafts;

Integrava na sua tipologia, os novos materiais como o **vidro, o ferro e o mármore.** A estes materiais era dado um valor estético, ao mesmo tempo que técnico, fazendo coincidir a forma com a função – ornamento não mais somente decorativo mas também, inserido nos propósitos funcionais da peça;

As suas fachadas eram, muitas vezes, **assimétricas** e nelas predominava o uso do ferro forjado;

Guimard: Castél Béranger, 1890.

Nascimento do Design

Art Nouveau

Todos os detalhes fazem parte do projeto, seja a habitação ou a decoração interior e exterior;

Estilo decorativo, na sua essência, uma **estética orgânica** inspirada na **Natureza e na Mulher**;

Características: a **assimetria**, o uso da **linha sinuosa** e **alongamento das formas florais**;

Rejeição da história (inspiração direta da natureza e não em estilos anteriores) – a Art Nouveau pode ser considerada o **1º e verdadeiro estilo internacional moderno** porém, ficou associada à decadência do fim do século por basear-se em motivos ornamentais.

Eugène Gaillard: Pedestal para J. P. Christophe, 1901-1902.

Henri Vever: Jóia "Sylvia"

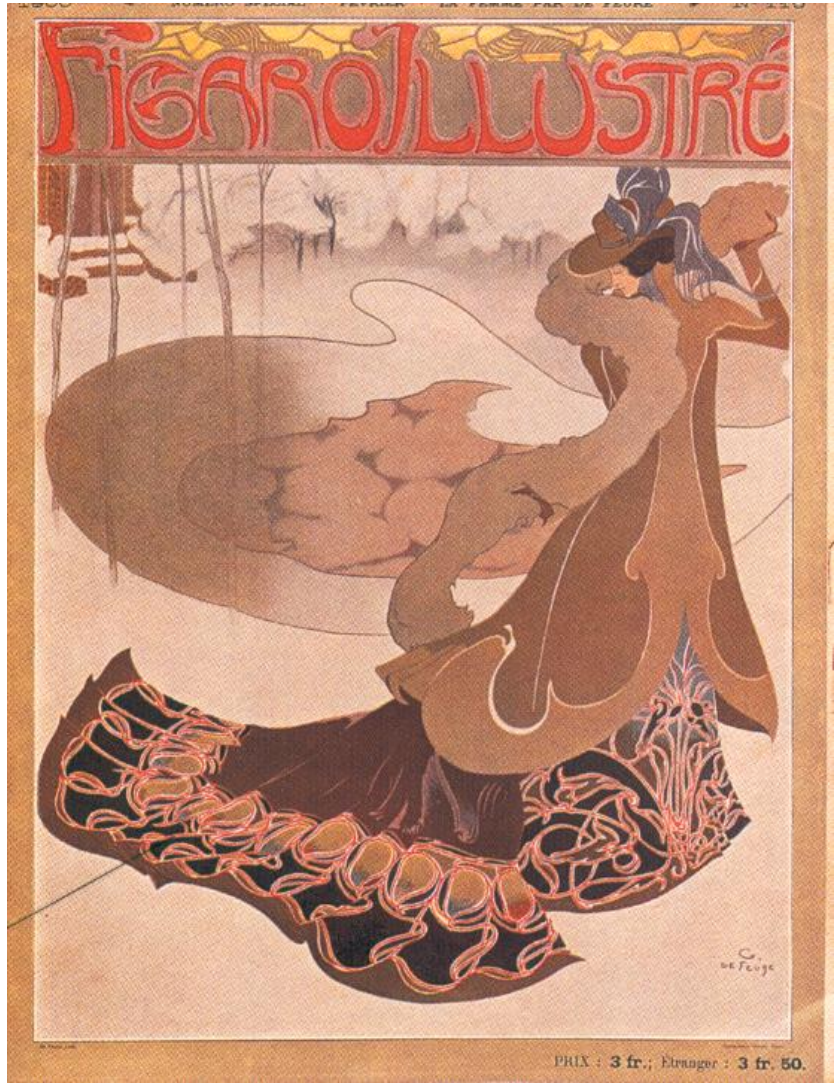
Nascimento do Design

Art Nouveau

Friedrich Adler: Serviço de Café para Metallwarenfabrik Orion, 1904.

Nascimento do Design

Art Nouveau



Edward Penfield: Revista Figaro Illustré ,1900-1910.

Objetivos:

- Abolir a distinção entre as artes menores e as belas-artes;
- Unificação das artes, colocando-as **à serviço do Homem e da sua vida;**
- A arquitetura, que tem uma influência direta na vida do Homem.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Grã Bretanha

Aubrey Beardsley (1872-1898): ilustrador britânico cujo trabalho ficou conhecido na Europa continental por meio da revista **"The Studio**" que trazia matérias e artigos sobre o Artes e Ofícios e informações sobre a Escola de Arte de Glasgow.

Arthur Heygate Mackmurdo (1851-1942): muito influenciado pelo Arts & Crafts.

O primeiro número da revista "The Studio" foi lançado em 1893.

Beardsley: Poster para a Revista "The Studio", 1894.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Grã Bretanha

Mackmurdo viajou com **John Ruskin** para a Itália e trabalhou com **William Morris**.

Em 1882 fundou a Century Guild.

Mackmurdo: cadeira, 1882. Projetada para a sala de jantar do "Grêmio".

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Hector Guimard (1867-1942), foi um arquiteto francês influenciado pelo belga Vitor Horta;

Desenhou o seu primeiro e mais notável edifício, o Castél Béranger em Paris, 1898.

A sua influência foi anulada pelos estilos funcionalistas que emergiam no séc. XX.

Guimard: Castél Béranger, 1890.

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Usando materiais variados como o metal, os tijolos de vidro, criou um projeto extraordinário pelas características curvilíneas da sua decoração, mais evidentes nos motivos florais e vegetalistas dos seus portões de ferro forjado.

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Guimard: Hotel Mezzara, 1910

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Guimard: Entrada do metrô em Paris (Absess), 1899-1905

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Guimard: ficou mais conhecido pelas suas entradas do metropolitano, em Paris, pelas soluções ousadas e imaginativas que encontrou para trabalhar o **ferro, o bronze e o vidro.**

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Louis Majorelle (1859-1926): designer de mobiliário que veio da Escola de Nancy como Émile Gallé;

Inicialmente, ao assumir os negócios da família, Majorelle projetou móveis que tinha um design muito próximo à elegância rococó porém, com influência de Gallé, passou a desenvolver em seus projetos um princípio de organização (através dos elementos), abstraindo e alongando as formas.

Majorelle e Daum Frères: mesa Orquídea, 1903

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Majorelle: escrivaninha, 1900

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Émile Gallé (1846-1904): foi o mais famoso artista da Escola de Nancy (École de Nancy – Alliance Pronvinciale des Industries d´Art) e seu primeiro presidente (1901);

Representou a empresa de sua família na First Annual International Exhibition em Londres;

Desenvolveu novas técnicas especialmente em vidro e suas decorações eram inspiradas cada vez mais no mundo natural, ganhando vários prêmios e notoriedade;

Fundou uma nova fábrica de vidro com grande capacidade de produção.

Gallé: vaso dente-de-leão e grilos, 1895.

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

René Jules Lalique (1860-1945): francês.
Estudou em Paris e desde cedo revelou um especial talento para o desenho, tendo obtido vários prêmios.

Em 1876 começou a sua aprendizagem como joalheiro e, em 1878, aperfeiçoou em Londres a concepção gráfica das jóias;

Em 1885-86, comprou o seu próprio atelier passando a fazer as suas próprias criações e, mais tarde começou a utilizar os motivos ornamentais que incorpora nas jóias;

Lalique: Mulher libélula, 1897-1898.

Nascimento do Design

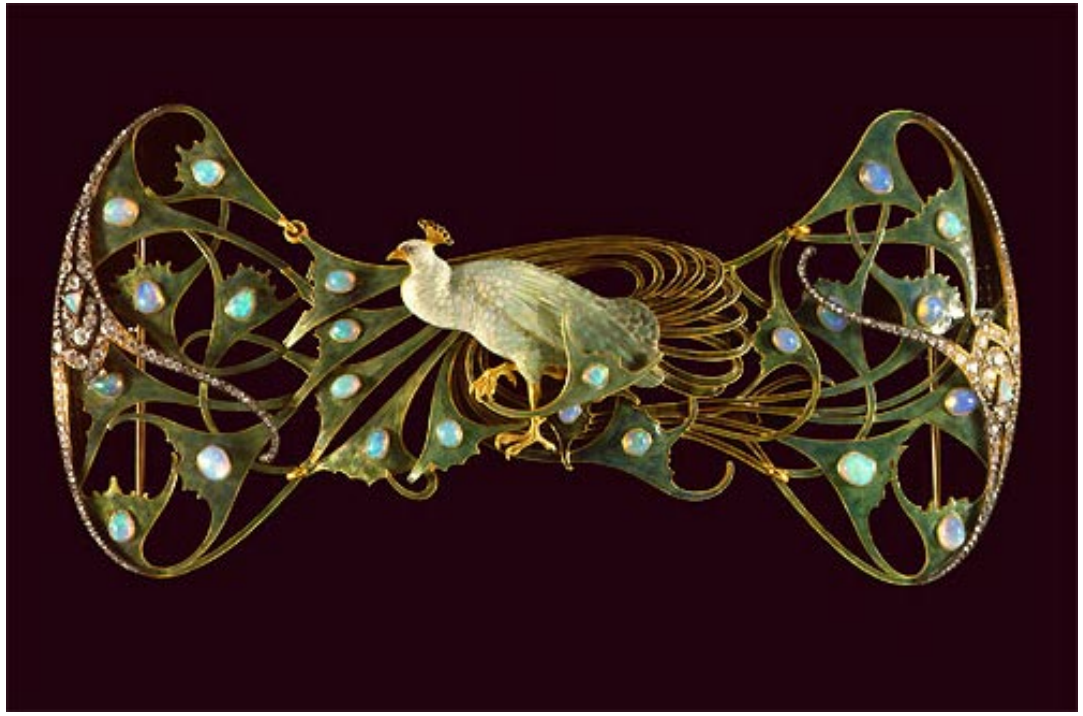
Art Nouveau – França

Lalique: colar, 1900.

Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Lalique: pingente com rosto feminino e broche pavão, 1898-1900.



Nascimento do Design

Art Nouveau – França

Lalique: cálice, 1899-1901.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Charles Rennie Mackintosh (1868-1928):

Era aprendiz de arquitetura na John Hutchinson e estudava desenho e pintura na Escola de Artes de Glasgow;

Em 1896 expôs na Arts & Crafts Exhibition Society (Londres) e em 1900 na VIII Secessionist Exhibition em Viena;

Seus interiores brancos influenciaram o design de Olbrich e Hoffmann;

Projetou vários edifícios públicos e residências privadas em Glasgow;

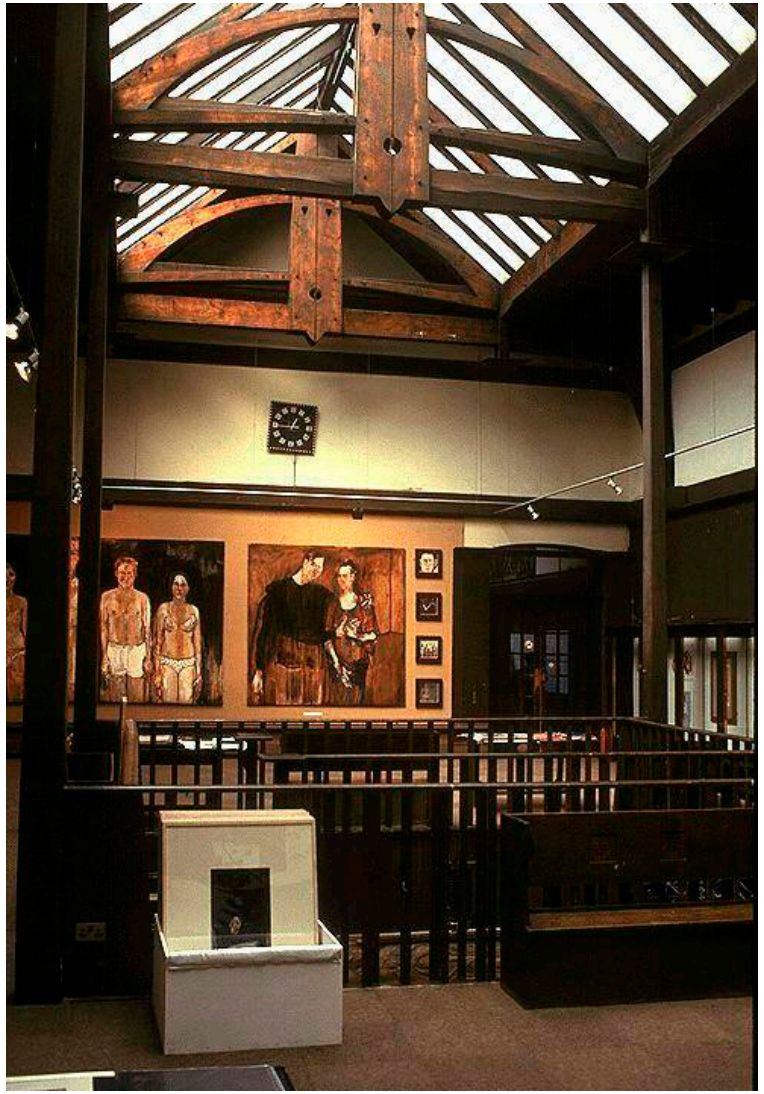
Tanto seu estilo orgânico inicial e o estilo geométrico posterior influenciaram a Secessão de Viena.

Mackintosh: Entrada da Escola de Arte de Glasgow, 1897-1909.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Mackintosh: corredor da Escola de Arte de Glasgow, 1897-1909



Mackintosh: museu da Escola de Arte de Glasgow.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Mackintosh: biblioteca da Escola de Arte de Glasgow.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Mackintosh: Argyle chair

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Este projeto foi concebido como Gesamtkunstwerk, que incluía equipamentos e mobiliário específico para cada local.

Mackintosh: Hill House, 1902-1903

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Mackintosh: Sala de Desenho, 1906

Nascimento do Design

Art Nouveau – Escócia

Mackintosh: Washstand, 1904 e capas para livros, 1905

Nascimento do Design

Art Nouveau – Bélgica

Vitor Horta - arquiteto (1861-1947).

Depois da Formatura em Gand, instalou-se em Paris cerca de 1878. Reforça os seus estudos em 1880 com Balat, na Academia de Belas-Artes de Bruxelas. Aos 25 anos, construiu seus primeiros edifícios em Gand;

Em conjunto com Henry van de Velde e Paul Hankar, é uma das figuras mais importantes da arquitetura moderna belga;

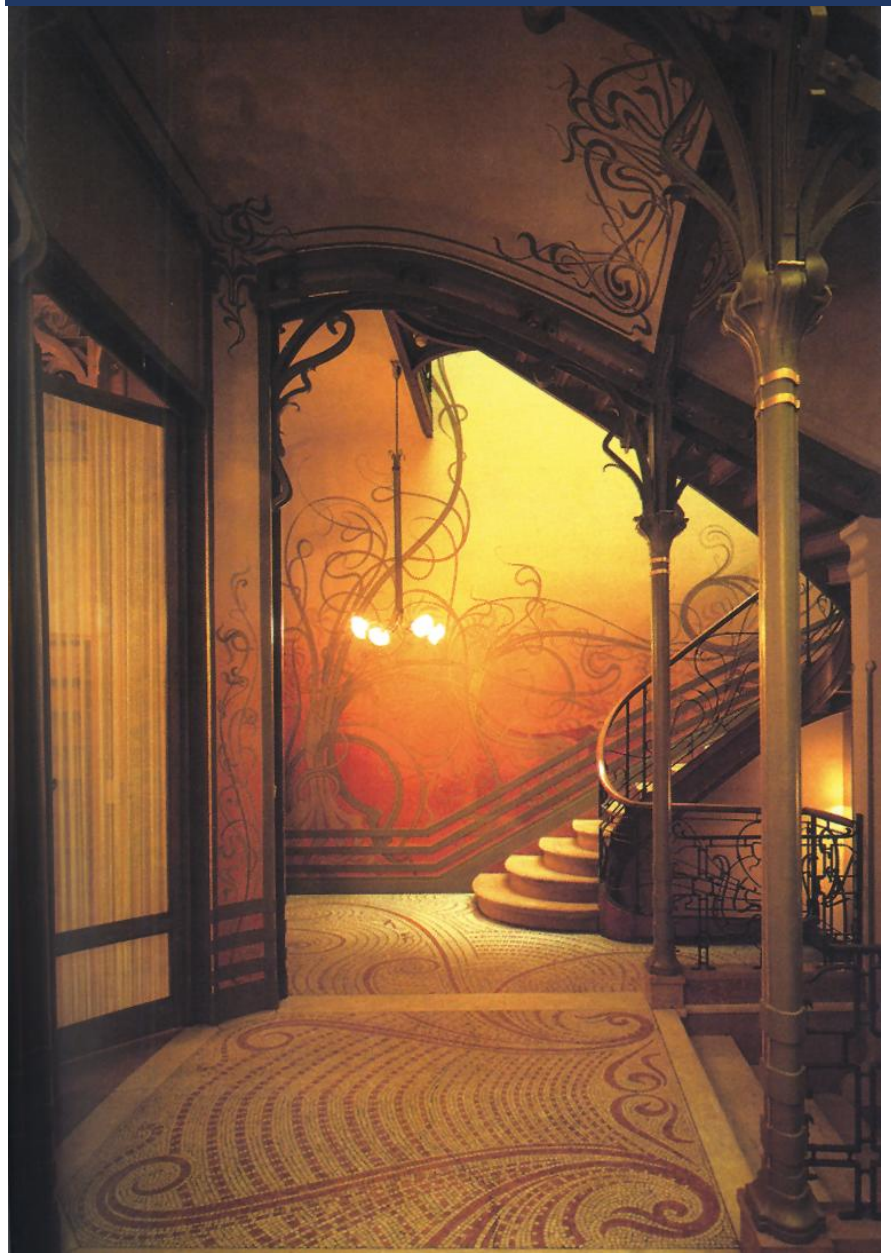
Utilizou o ferro e outros metais nas suas construções. Construiu com notável sucesso inúmeras casas em Bruxelas.

Horta: Residência (esq) e Estúdio, 1898-1901 (Bruxelas)

Horta: detalhes do interior de sua residência

Nascimento do Design

Art Nouveau – Bélgica



Horta: Escada do edifício Tassel, 1892-93

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

"Estilo Jovem" – Alemanha, termo derivado da revista Jugend fundada em Munique em 1896 que muito contribuiu para popularizar esse novo estilo;

Os designers e artistas do Jugendstil, inspirados nas idéias de John Ruskin e William Morris, tinham objetivos mais idealistas que os defensores do Art Nouveau: reforma da arte e regresso a um estilo de vida mais simples e menos comercial;

Assim como na art Nouveau, buscavam inspiração na natureza e nas descobertas do mundo natural (Darwin) e estudos fotográficos de estruturas de plantas de Karl Blossfeldt.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

Os estudos das fotografias e avanços da investigação tecnológica científica dos motivos vegetais e formas entrelaçadas, bem como desenhos botânicos de Ernst Haeckel originaram uma nova interpretação da natureza o que possibilitou os designers a captar o sentido de dinamismo e crescimento energético e orgânico em seus trabalhos;

Este estilo desafiou a política artística oficial imperial na Alemanha (de Berlim) e muitas regiões que desejavam exprimir sua autonomia cultural aderiram ao Jugendstil (Dresden, Munique, Darmstadt, Weimar e Hagen);

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

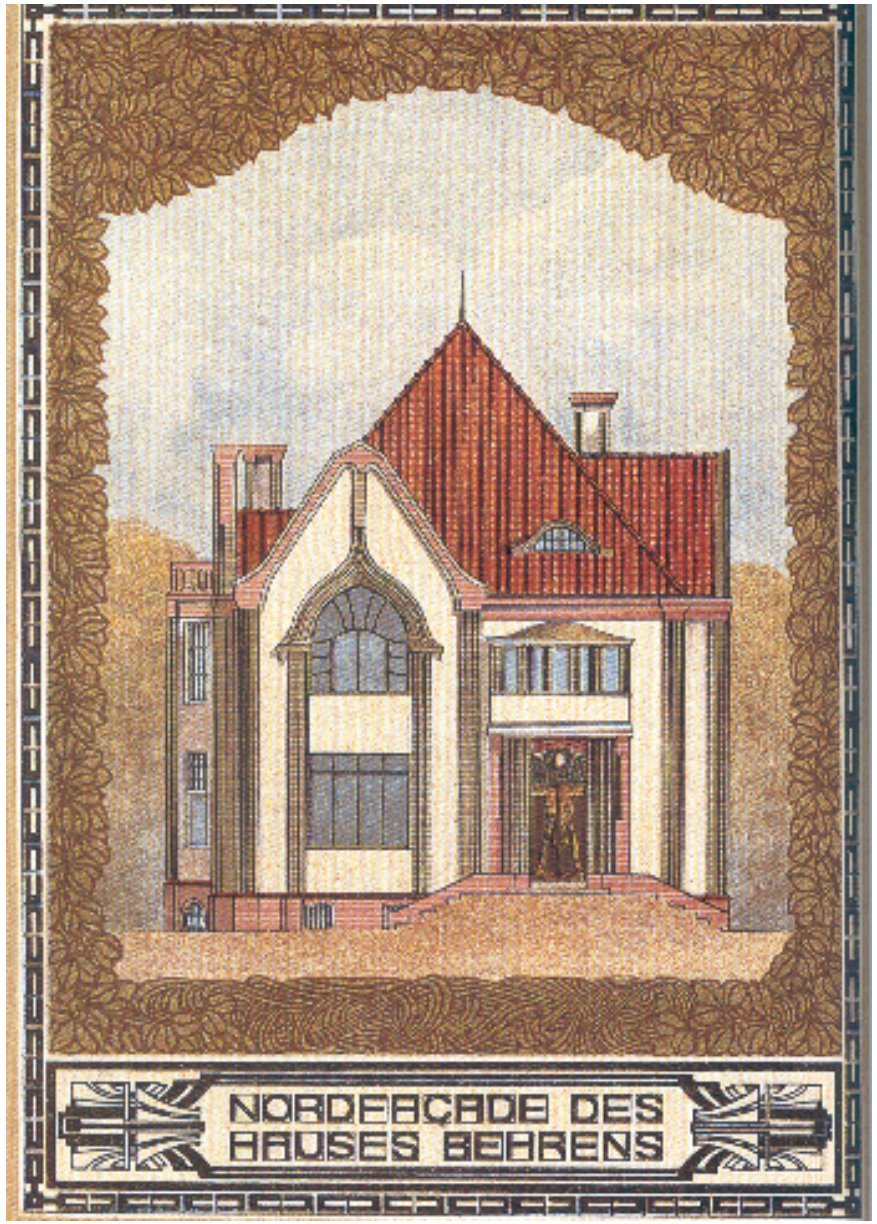
Peter Behrens (1868 – 1940): inicialmente era umv artista gráfico dentro do florido estilo Art Nouveau, tornou-se arquiteto cerca de 1900. Cedo desenvolveu um estilo austeramente geométrico e funcional que viria a ser o padrão dos modernos edifícios industriais;

Nomeado como artista supervisor da empresa AEG em 1907, desenhou os seus produtos e construiu fábricas e habitações para os seus empregados;

Behrens: O Beijo (1898)

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha



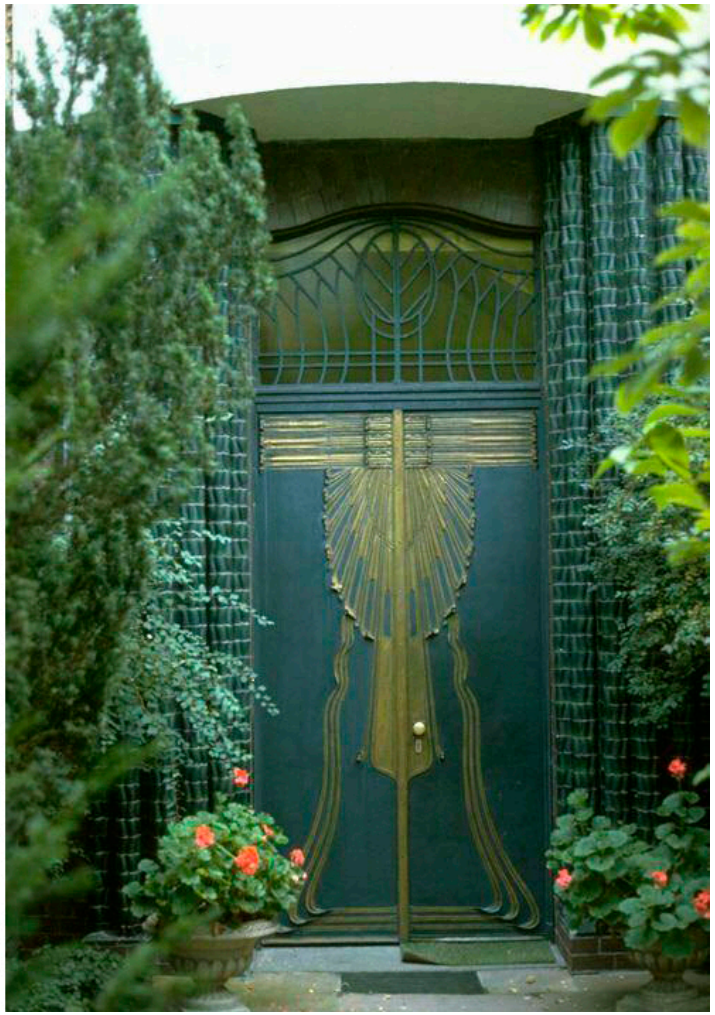
Pioneiro no uso de algumas técnicas de construção, como a exposição exterior dos suportes metálicos;

Foi o mentor de três homens que viriam a tornar-se líderes na arquitetura moderna: Walter Groupius, Van der Rohe e Le Corbusier.

Behrens: fachada norte da Behrens Haus na Mathildenhöhe, Darmstadt, 1901.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha



Behrens: Residência , Darmstadt, 1901

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

- **Henry van de Velde** (1863-1957): belga, arquiteto, pintor, designer, iniciou seus estudos de pintura em Antuérpia. Posteriormente abandonou a pintura em favor do design. Projetou 4 das salas da Maison L´Art Nouveau em Paris que pertencia a S. Bing. Seus projetos possuíam um design menos decorativo e mais funcional;

- Foi o principal expoente do Jugendstil em Weimar e foi nomeado diretor da Weimar Kunstgewerbeschule em 1908, foi também membro fundador da Deutscher Werkbund;

- É considerado um dos primeiros e mais influentes propagandista do modernismo, antecipando o Funcionalismo e a abstração.

Van de Velde: Poster para Tropon, 1898. Litografia.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

Van de Velde: Candelabro, 1898-1899.

Van de Velde: Molheira, 1903.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Alemanha

Van de Velde: interior da loja de Meier-Graef, La Maison Moderne, Paris, 1899

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Protagonista: Antoni Gaudí i Cornet (1852-1926)

Arquiteto e designer, seu trabalho em Barcelona deu lugar a alguns dos mais belos pontos da cidade;

Gaudí era um pioneiro na sua área, no que dizia respeito ao uso das cores, das texturas e do movimento;

Sendo um dos mais famosos arquitetos espanhóis, Gaudí tinha incrível capacidade de sintetizar tradições, pela sua originalidade e pela audácia das suas soluções técnicas, bem como pelo uso da sua ornamentação criativa, brilhante, única;

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Formou-se em Barcelona cerca de 1878 e esta cidade tornou-se o centro das suas atividades no momento mais favorável ao desenvolvimento da sua personalidade;

Uma renascença cultural e política, a *Renascença*, estava em pleno fervilhar. Era uma época de prosperidade econômica e de expansão urbana com o mecenato da nova classe média que queria estar em sintonia com os novos estilos europeus;

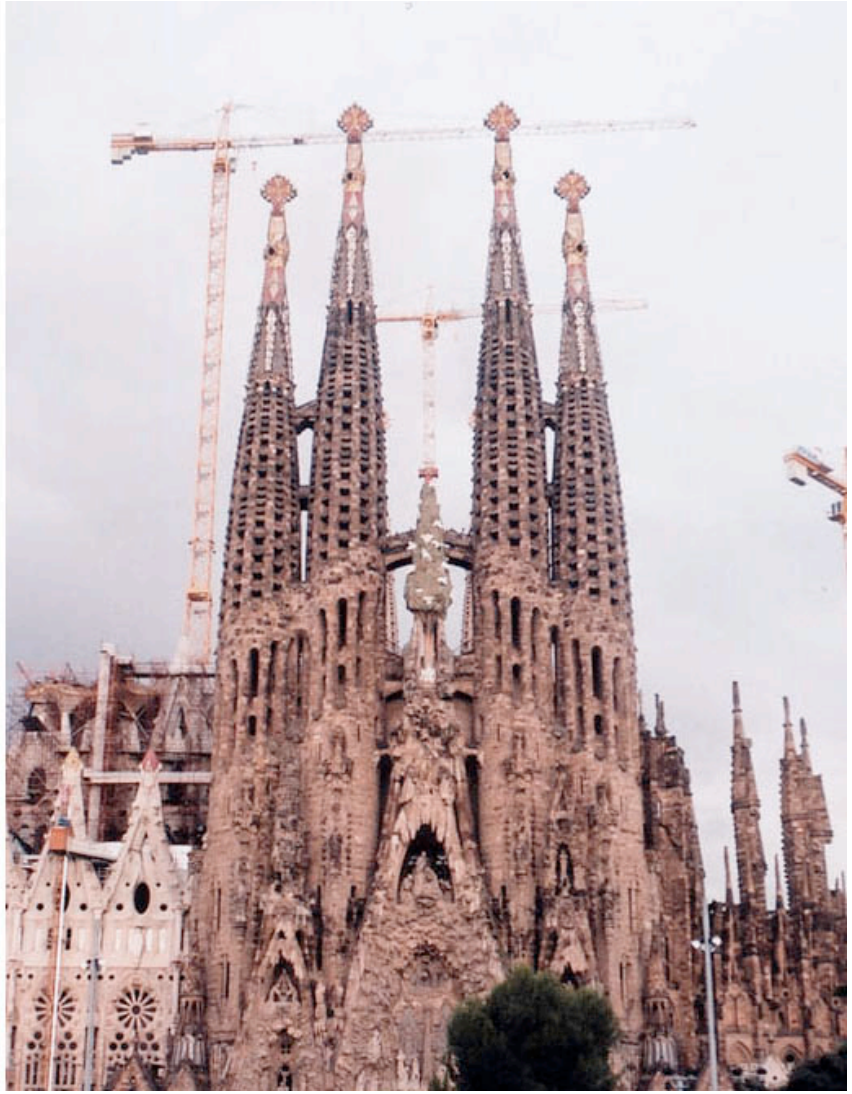
Cedo, contudo, apoiar-se-ia nos estilos históricos dominantes explorados pelo ecletismo para formular o seu próprio vocabulário estético, que se tornaria inconfundível e, ao mesmo tempo, muito difícil de classificar.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Constituiu depois um forte relacionamento com os Guells, uma família de industriais que viria a encomendar-lhe alguns trabalhos e que o ajudaria a ganhar prestígio nos círculos de Barcelona;

Igualmente importantes eram as suas ligações de juventude com as imagens da Sagrada Família, ligações essas que poderia explorar através da sua arquitetura quando lhe foi encomendada uma igreja dedicada a esse assunto;



Gaudí: Sagrada Família, início 1884.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Sagrada Família – detalhe de Natividade.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Sagrada Família (maquete)

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Mila, 1905-1910

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Mila, 1905-1910

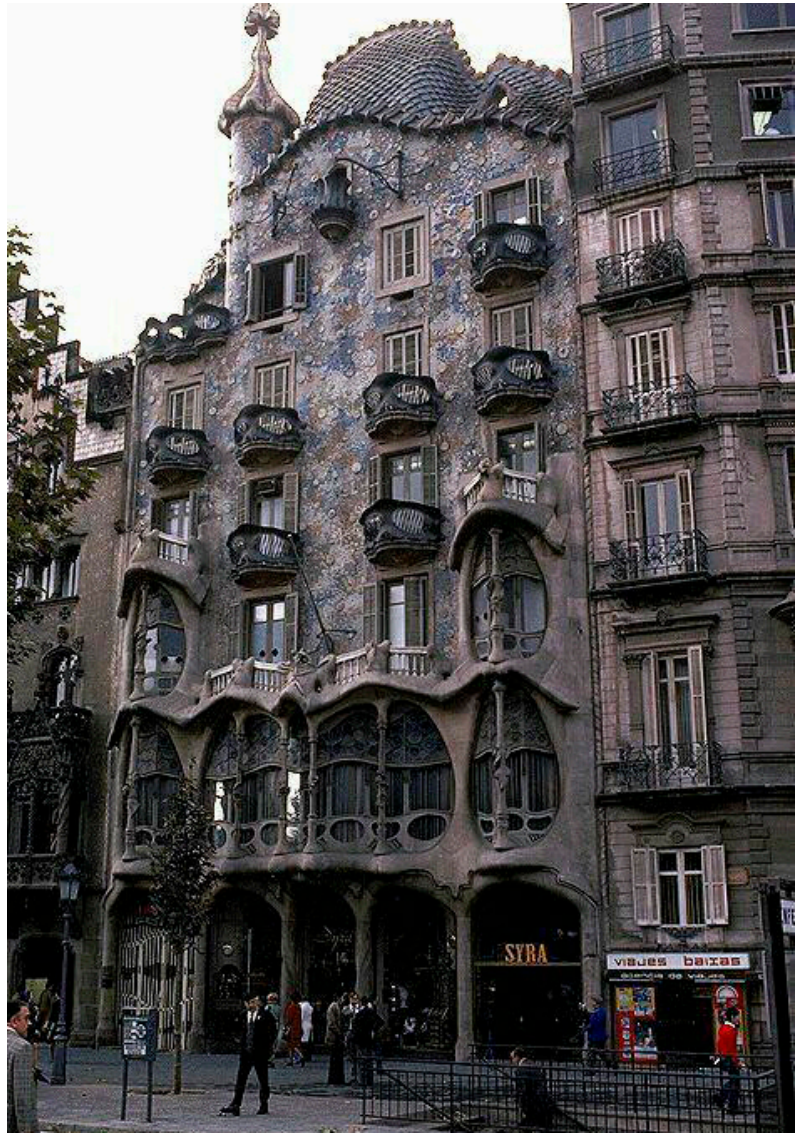
Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

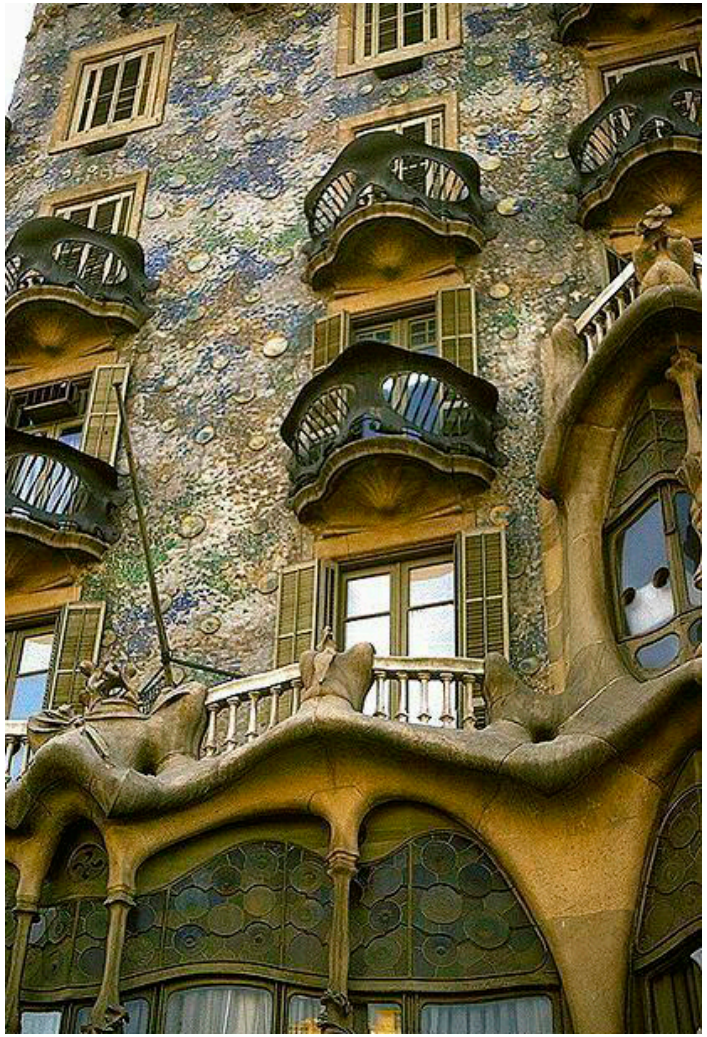
Gaudí: Casa Mila, 1905-1910

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha



Gaudí: Casa Battlo, 1905-1907



Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo - detalhe

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo - detalhe

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo - detalhe

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo - detalhe

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

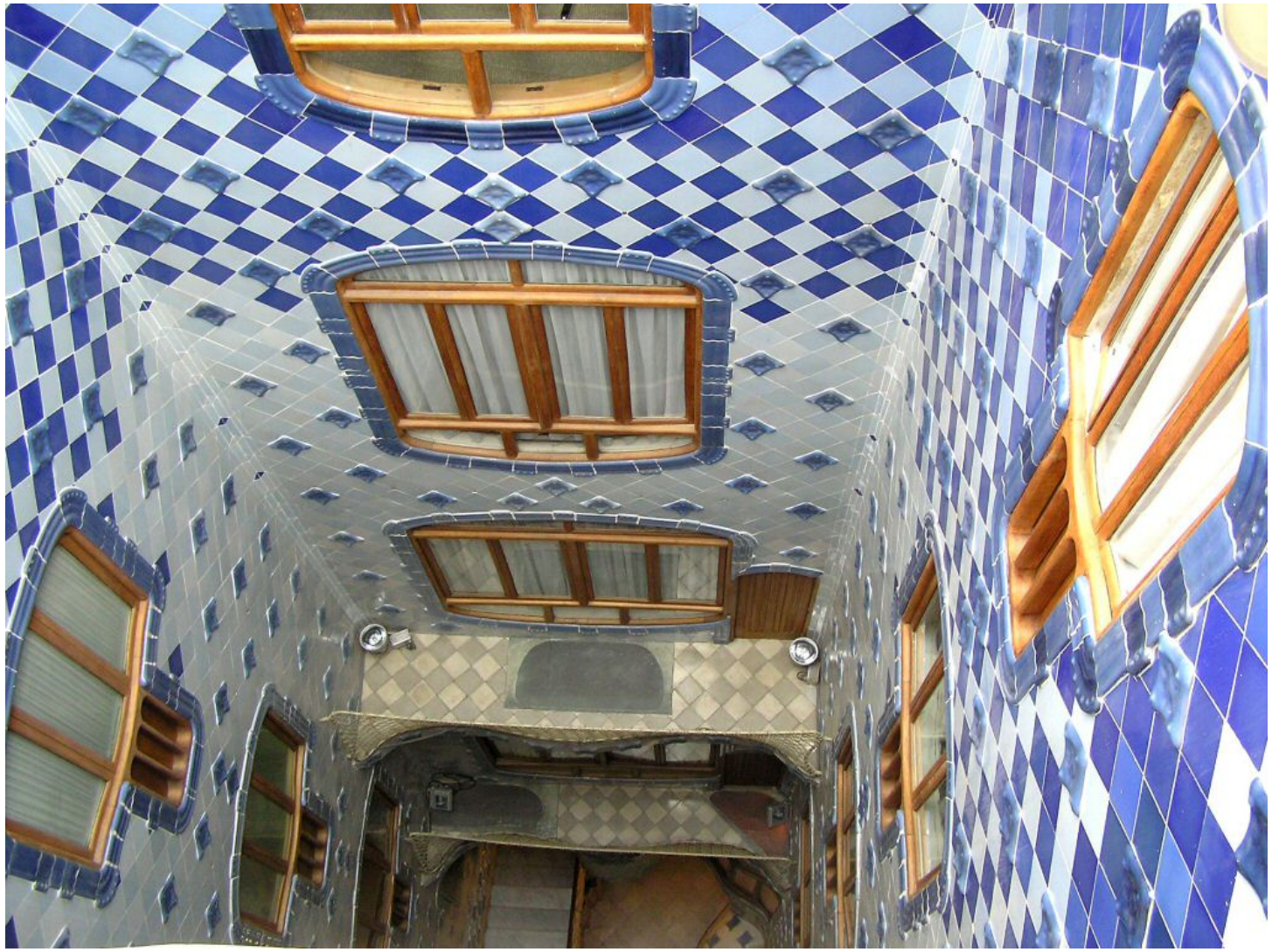
Gaudí: Casa Battlo – salão nobre

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha



Gaudí: Casa Battlo - interior

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo - interior

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Casa Battlo – telhado fundos

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Parque Güell, 1900-1914

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Parque Güell, 1900-1914

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Parque Güell, 1900-1914

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Parque Güell, bancos 1900-1914

Gaudí: Parque Güell, teto 1900-1914

Nascimento do Design

Art Nouveau – Espanha

Gaudí: Parque Güell, 1900-1914

Art Nouveau – Secessão de Viena

Secessão foi o termo assumido por grupos que romperam radicalmente com a tradição acadêmica. Secessão em Munique (1892), Secessão de Berlim (1893) e Secessão de Viena, todos esses grupos representam uma cultura figurativa centro-européia;

A Secessão de Viena era formada por um grupo de artistas, arquitetos, designers “reformistas” que publicaram também, um jornal – “Ver Sacrum”;

Pode notar-se ainda, a despreocupação com um logotipo definido pois tanto nas publicações da “Jugend” (Jugendstil) quanto na “Ver Sacrum”, há muitas variações nos logotipos.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Klimt: Pôster para a 1ª Exibição da Secessão vienense, 1898. Litografia, 97x70 cm.

Gustav Klimt (1862-1918): artista culto e sensível, suas obras mostram um certo estado de morbidez porém, com uma forma decorativa própria, carregada de simbolismo.

"(...) a arte é o produto de uma civilização agora extinta, e na nova civilização industrial não pode sobreviver senão como sombra ou lembrança de si mesma."

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Argan afirma que Klimt "associa a ideia da arte e do belo à decadência, da dissolução do todo, da precária sobrevivência da forma ao final do conteúdo".

Klimt: Pallas Athena, 1898. Óleo sobre tela, 84x42 cm.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

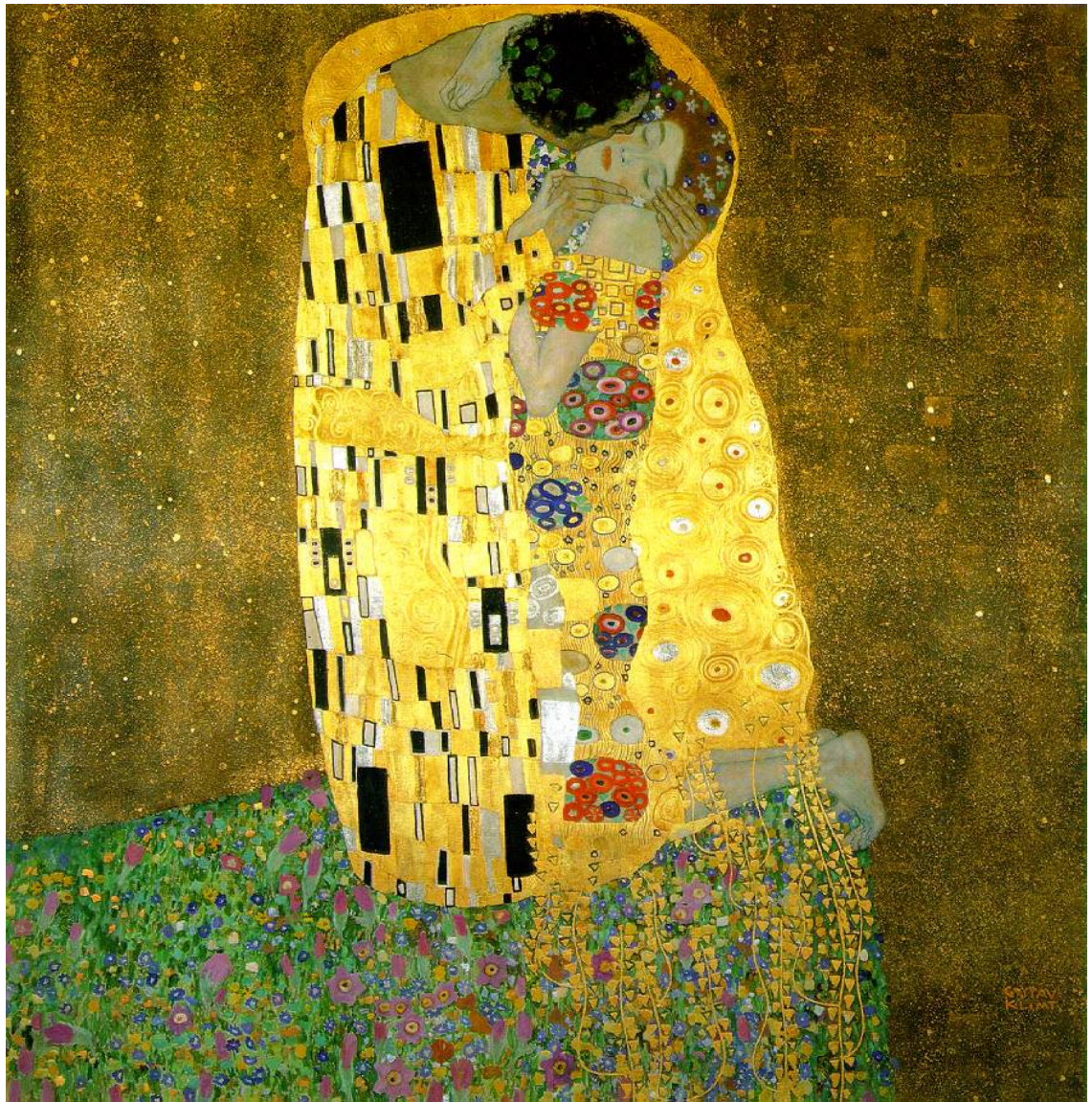
Cores delicadas e pálidas, peroladas, brilho agonizante do ouro.

"(...) a arte é o produto de uma civilização agora extinta, e na nova civilização industrial não pode sobreviver senão como sombra ou lembrança de si mesma."

Klimt: As 3 Idades da Mulher, 1905. Óleo sobre tela, 178x198 cm.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena



Klimt: O Beijo, 1907-1908. Óleo e ouro sobre tela, 180x180 cm.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Otto Wagner (1841-1918): arquiteto, tornou-se membro da Secessão de Viena em 1899;

Os seus primeiros projetos, como os apartamentos na Majolika House (1898) em Viena, incluem já detalhes típicos da Arte Nova como as varandas de ferro forjado e as cerâmicas decorativas.

Em seus trabalhos tardios aparece uma simplificação radical na qual toda a ornamentação supérflua é abolida;

Wagner: Majolika House, Viena, 1898-1899

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Wagner: Pavilhão do metrô (Karlsplatz), Viena, 1898.

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

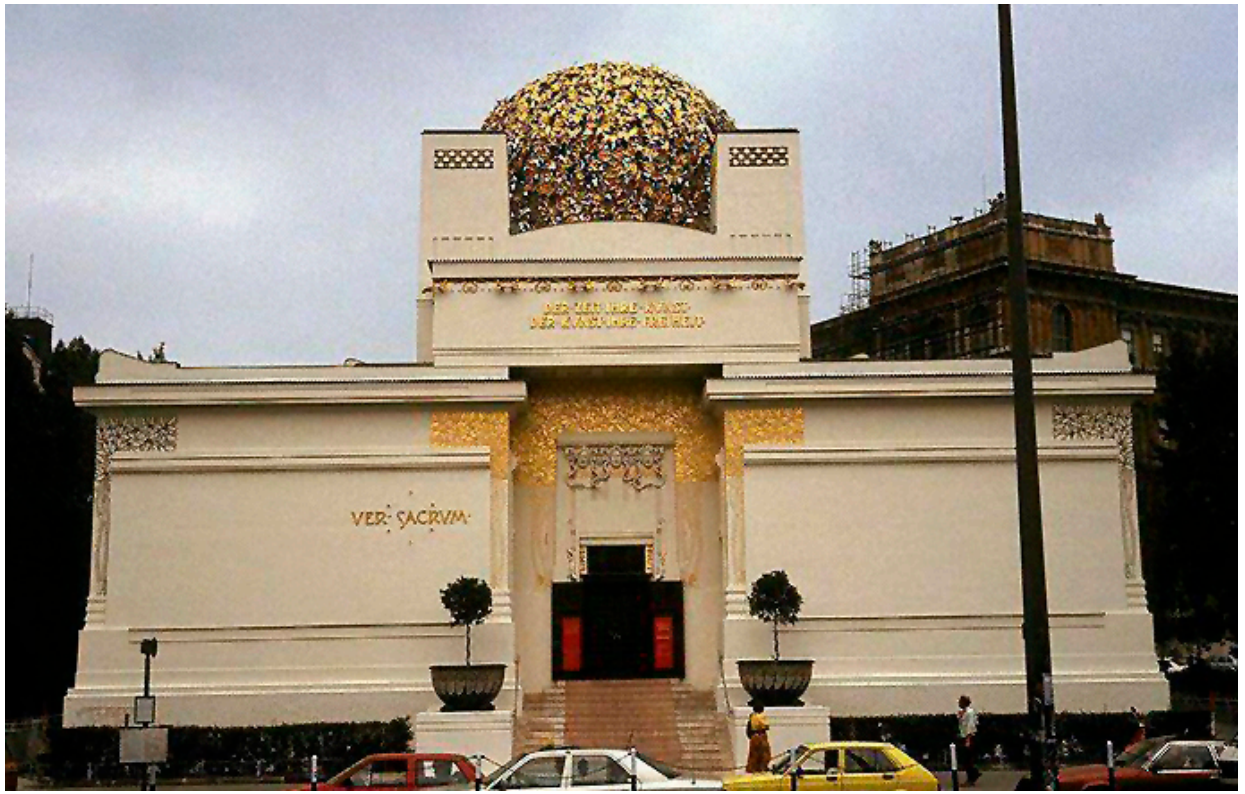
Wagner: cadeira e armário para sua residência, 1898

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Josef Maria Olbrich (1867-1908): arquiteto e engenheiro, trabalhou no escritório de Otto Wagner;

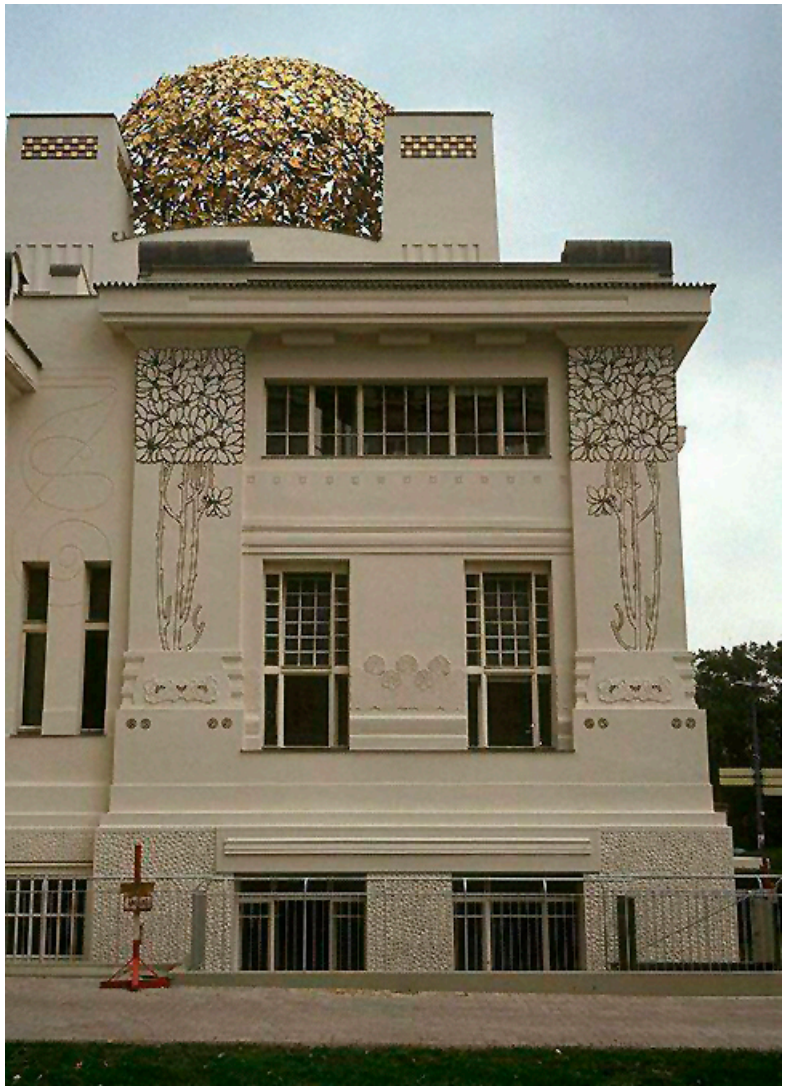
Foi um dos membros fundadores da Secessão de Viena e contribuía com ilustrações para o jornal do grupo "Ver Sacrum" e posteriormente foi membro fundador da Deutscher Werkbund, foi patrono de Josef Hoffmann.



Olbrich: Sezession House, 1896

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena



Olbrich: Sezession House, 1896

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Olbrich: cartaz para a primeira exposição de Darmstadt, 1901

Nascimento do Design

Art Nouveau – Secessão de Viena

Josef Hoffmann (1870-1956): arquiteto, foi co-fundador da Secessão vienense;

Fundou com outros arquitetos, em 1903, a Wiener Werkstätte, inspirada na Guild of Handicraft de Ashbee;

Desenvolveu um tipo de decoração perfurada (padrão grelha) e executou vários projetos Gesamtkunstwerk;

Em 1905 abandonou a Secessão e fundou a Kunstchau com Klimt;

Também foi membro fundador do Deutscher Werkbund.

Hoffmann: cesta de fruta (prata), 1904.

Nascimento do Design

Art Nouveau – República Tcheca

Alphonse Mucha (1860-1939): foi pintor de motivos históricos, e em Paris, depois de os seus patrocinadores lhe terem retirado o apoio, Mucha desenvolve ilustrações criativas para revistas, livros e calendários;

Foi por grande sorte que se tratava do único artista prontamente disponível quando chegou um pedido de última hora por parte da atriz Sarah Bernhardt para promover o seu papel na peça, "Gismonda", a atriz adorou-o e tornou-o público.

Nascimento do Design

Art Nouveau – República Tcheca

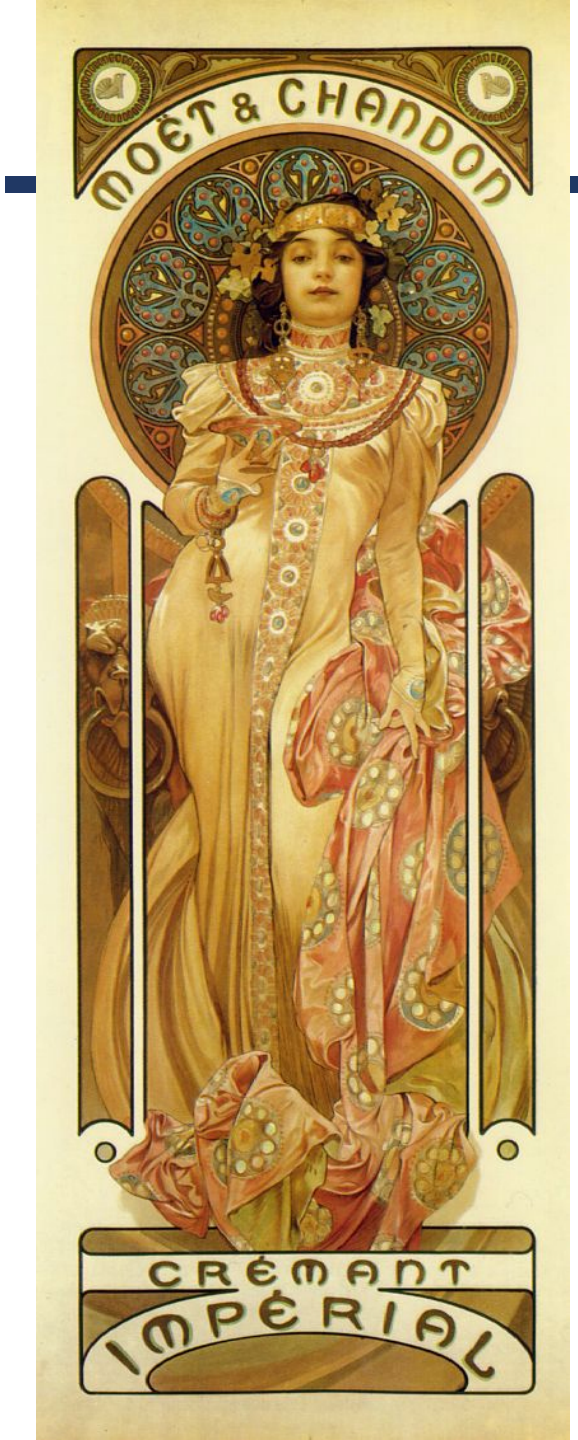
O sucesso deste primeiro trabalho resultou num contrato entre ele e a atriz e, nos anos seguintes, o seu trabalho para ela incluiu trajes de cena e cenários, desenhos de cartazes, jóias que ela pudesse usar nas peças e outros desenhos;

A sua adoração pela mulher e pelas formas femininas levava-o a desejar partilhar os seus desenhos com o público e encorajava a aplicação da sua arte numa variedade extensiva de aplicações funcionais e decorativas. A arte de Mucha caracteriza-se pelas formas de beleza extrema, sensual e luxuosa. Eram peças de alto detalhe, de design fluido e elegante, com uma perfeitamente equilibrada síntese dos motivos decorativos naturais e abstratos.

Mucha: Poster para lança-perfume, 1896.

Nascimento do Design

Art Nouveau – República Tcheca



Muncha: Moet&Chandon, 1899 e
Carriage Dealers, 1902

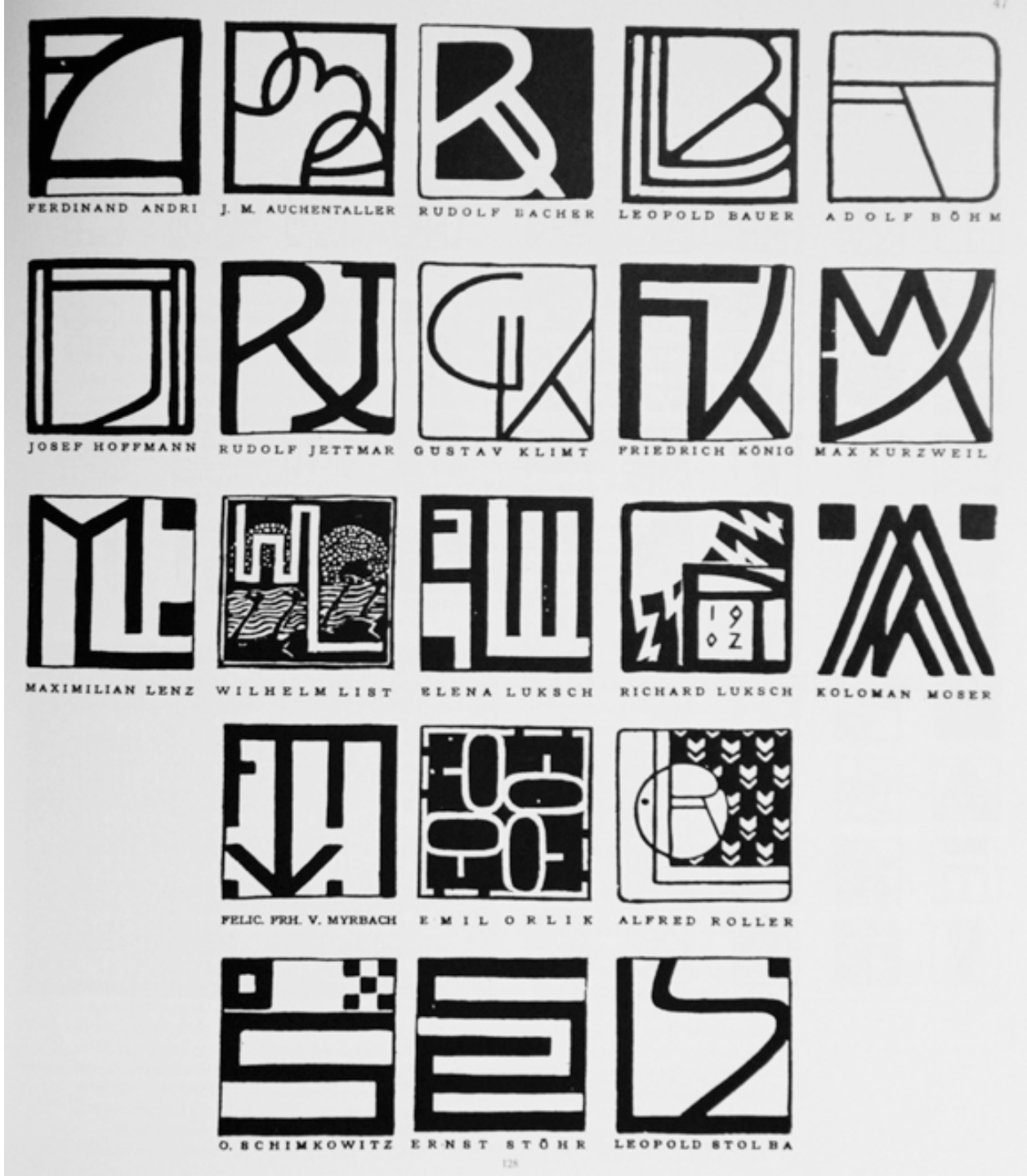
Nascimento do Design

Art Nouveau – República Tcheca

SECESSÃO DE VIENA

Monogramas dos artistas da Secessão de Viena.
Publicado pelo grupo no XIV catálogo, 1902.

Fonte: http://www.theviennasecession.com/monograms/



VER SACRUM
Revista oficial da Secessão de Viena
De 1898 a 1903

1898

1898- Heft 1. Cover by Alfred Roller.

1898- Heft 2. Cover by Koloman Moser

1898, Heft 3. Cover by Gustav Klimt

1898, Heft 4. Cover by Rotenfeld.

1898-heft 5/6 (Double Issue) Cover by Gustav Klimt.

1898, heft 7 . Cover by Alfred Roller.

1898- Heft 8

1898- Heft 9

1898- Heft 10.

1898- Heft 11. Cover by Alphonse Mucha

1898 Heft 12- Cover by Fernand Khnopff

1898- Sonderheft 1 (extra issue)

http://www.theviennasecession.com/ver-sacrum/

VER SACRUM

Revista official da Secessão de Viena

De 1898 a 1903

1899

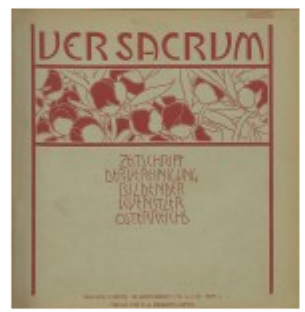
1899-Heft 1. Cover by Joseph Olbrich

1899-Heft 2

1899- heft 3. Cover by Emil Orlik(?)

1899- Heft 4. Cover by Koloman Moser

1899- heft 5. Cover by Alfred Roller.



1899- Heft 6. Cover by Adolf Böhm

1899- Heft 7. Cover by Josef Hoffmann

1899- Heft 8

1899- heft 9. Cover by Emil Orlik(?)

1899- Heft 10

http://www.theviennasecession.com/ver-sacrum/

Peter Behrens

http://www.theviennasecession.com/gallery/

THE KISS
Peter Behrens

Design: 1898
Dimensões: 27.2 x 21.6 cm
Material: xilogravura impressa em castanho escuro, castanho claro, verde oliva, azul, vermelho e preto

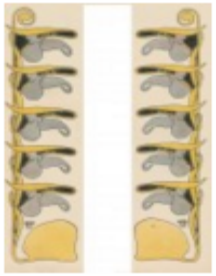
"O entrelaçamento sensual de cabelo não só transmite a intensidade de abandono dos amantes em si, mas também parece sugerir o entendimento antigo do beijo como um miscigenação e troca de almas. A ambiguidade de gênero do casal ainda acrescenta fascínio a imagem. Certamente houve uma prevalência de figuras andróginas, exaltado por suas sensibilidades artísticas e espirituais."

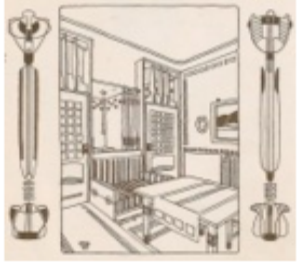
http://www.artgallery.nsw.gov.au/collection/works/211.1982/?

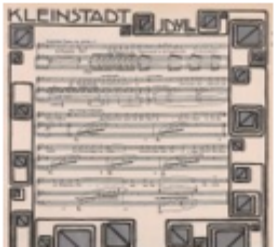
Art Gallery of New South Wales (Austrália)
Fonte: http://www.artgallery.nsw.gov.au/collection/works/211.1982/?tab=history

Josef Hoffmann

http://www.theviennasecession.com/gallery/







FISH GLASS
Josef Hoffmann

Design: 1899
Manufatura: Meyr’s Neffe
Merchant: E. Bakalowits & Söhne, Vienna
Material: vidro incolor, madeira e metal.

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://www.mak.at/jart/prj3/mak-resp/main.jart?rel=en&reserve-mode=active&content-id=1343388632776&article_id=1375395929032&media_id=1375395929319&menu-id=1343388632776

PEPPER-PAPRIKA SHAKER
Josef Hoffmann

Design: 1903
Manufatura: Wiener Werkstätte
Material: prata.

"Este agitador está entre primeiros produtos do Wiener Werkstätte e um dos modelos mais radicais de Josef Hoffmann. Na época, a ideia de criar um modelo próprio a um objeto trivial era algo inteiramente novo."

This shaker is among the Wiener Werkstätte's earliest products and one of Josef Hoffmann's most radical designs. At the time, the idea of lending an individual face to a trivial object was something entirely new.

http://www.mak.at/jart/prj3/mak-resp/main.jart?rel=en&reserve-mode=active&content-id=1343388632776&article_id=1375395929032&media_id=1375395929419&menu-id=1343388632776

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://www.mak.at/jart/prj3/mak-resp/main.jart?rel=en&reserve-mode=active&content-id=1343388632776&article_id=1375395929032&media_id=1375395929419&menu-id=1343388632776

TEA SET
Josef Hoffmann

Design: 1903
Manufatura: Wiener Werkstätte

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://www.mak.at/jart/prj3/mak-resp/main.jart?rel=en&reserve-mode=active&content-id=1343388632776&article_id=1375395929032&media_id=1375395929233&menu-id=1343388632776

EGG CUP WITH SALT SPOON

Josef Hoffmann

Design: 1904
Manufatura: Wiener Werkstätte

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://mak.at/jart/prj3/mak/main.jart?rel=en&reserve-mode=reserve&content-id=1344416523129&article_id=1375395750891&media_type=image&download_items=yes

SITZMASCHINE
Josef Hoffmann

Design: 1905
Produção: 1905-16
Manufatura: Jacob & Josef Kohn, Vienna
Dimensões: 106 x 67.5 x 90;
Altura até assento: 27 cm
Material: madeira de faia curvada, madeira torneada, madeira compensada, bronze.

"O movimento defendia uma produção ética e estética motivada por preocupações sociais, com a forma, função, material, entendidos como uma unidade. Por volta da virada do século, a empresa Jacob & Josef Kohn, que produziu mobiliário de madeira a um padrão industrial, contratando os vienenses Hoffmann, Siegel e Moser, para fazer a sua linha mais atraente para seus clientes".

http://www.design-museum.de/en/collection/100-masterpieces/detailseiten/sitzmaschine-josef-hoffmann.html

Vitra Design Museum (Alemanha)
Fonte: http://www.design-museum.de/en/collection/100-masterpieces/detailseiten/sitzmaschine-josef-hoffmann.html

N°371
Josef Hoffmann

Design: 1905-6
Produção: 1906-10
Manufatura: Jacob & Josef Kohn, Vienna
Dimensões: 109.5 x 44 x 50.5;
Altura até assento: 47 cm
Material: madeira de faia curvada, madeira torneada, madeira compensada.

Vitra Design Museum (Alemanha)
Fonte: http://www.design-museum.de/en/collection/100-masterpieces/detailseiten/nr-371-josef-hoffmann.html

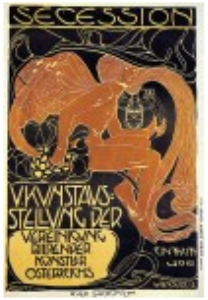
TEA SERVICE
Josef Hoffmann

Design: 1928
Manufatura: Wiener Werkstätte

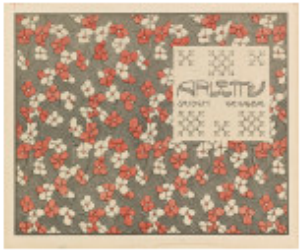
MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://mak.at/jart/prj3/mak/main.jart?rel=en&reserve-mode=reserve&content-id=1344416523129&article_id=1375395750891&media_type=image&download_items=yes

Koloman Moser

http://www.theviennasecession.com/gallery/



Koloman Moser- Die Flache



Koloman Moser- Die Flache

BUFFET CABINET

Koloman Moser

Design: 1900

Manufatura: Portois & Fix

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://mak.at/jart/prj3/mak/main.jart?rel=en&reserve-mode=reserve&content-id=1344416523129&article_id=1375395750891&media_type=image&download_items=yes

CHAMPAGNE GLASS
Koloman Moser

Design: 1900
Manufatura: E. Bakalowitz Söhne, Vienna
Dimensões: 17.5 x 6.7 cm
Material: vidro

MOMA (Estados Unidos- New York)
Fonte: hhttp://www.moma.org/collection/works/2338?locale=en

WRITING CABINET FOR BERTA WAERNDORFER

Koloman Moser

Design: 1903
Manufatura: Wiener Werkstätte
Material: madeira ébano, mogno e marfim, peças em bronze

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://www.mak.at/jart/prj3/mak-resp/main.jart?rel=en&reserve-mode=active&content-id=1343388632776&article_id=1375395929032&media_id=1375395929486&menu-id=1343388632776

FROMME KALENDER
Koloman Moser

Design: 1903
Dimensões: 95.2 x 61.6 cm
Material: litografia

MOMA (Estados Unidos- New York)
Fonte: http://www.moma.org/collection/works/5438?locale=en

Joseph Maria Olbrich

http://www.theviennasecession.com/gallery/

POSTER FOR THE SECOND SECESSION EXHIBITION

Joseph Maria Olbrich

Design: 1898

MOMA (Estados Unidos- New York)
Fonte: http://www.moma.org/collection/works/6294?locale=pt

CANDLESTICK
Joseph Maria Olbrich

Design: 1901
Manufatura: Edelzinn E. Hueck, Lüdenscheid, Austria
Dimensões: 36.2 x 17.3 cm

MOMA (Estados Unidos- New York)
Fonte: http://www.moma.org/collection/works/3344?locale=pt

KNIFE / FORK
Joseph Maria Olbrich

Design: 1902-1904
Manufatura: Clarfeld & Springmeyer
Dimensões: Faca 28cm
Garfo: 23cm
Material: prata

The Britsh Museum (Inglaterra)
Fonte:
http://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details/collection_image_gallery.aspx?assetId=39601001&objectId=1496442&partId=1

JARRO E TIGELA
Joseph Maria Olbrich

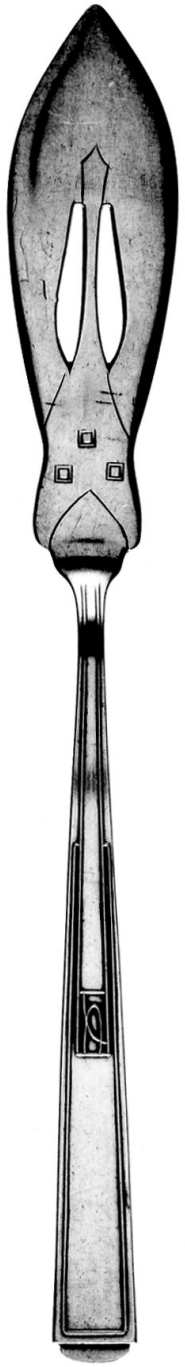
Design: 1903
Manufatura: Villeroy & Boch
Material: cerâmica

The Britsh Museum (Inglaterra)
Fonte:
http://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details/collection_image_gallery.aspx?assetId=386250001&objectId=1903&partId=1

FISH-KNIFE
Joseph Maria Olbrich

Design: 1904
Manufatura: Clarfeld & Springmeyer
Dimensões: 22.8cm
Material: prata

The Britsh Museum (Inglaterra)
Fonte:
http://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details.aspx?objectId=77736&partId=1



Otto Wagner

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karlsplatz_-_Otto_Wagner_pavillion.jpg

PAVILLON KARLSPLATZ
Otto Wagner

Design: 1898

Wein Museum (Áustria)
Fonte: http://www.wienmuseum.at/en/locations/otto-wagner-pavillon-karlsplatz.html
Foto: Hertha Hurnaus

PAVILLON KARLSPLATZ
Otto Wagner

Design: 1898

Wein Museum (Áustria)
Fonte: http://www.wienmuseum.at/en/locations/otto-wagner-pavillon-karlsplatz.html
Foto: Hertha Hurnaus

ABLE FOR THE TELEGRAM OFFICE OF THE “ZEIT” IN VIENNA

Otto Wagner

Design: 1902
Manufatura: J. & J. Kohn

MAK Museum- Austrian Museum of Applied Arts (Áustria)
Fonte: http://mak.at/jart/prj3/mak/main.jart?rel=en&reserve-mode=reserve&content-id=1344416523129&article_id=1375395750891&media_type=image&download_items=yes

Gustav Klimt

http://www.theviennasecession.com/gallery/

POSTER OF THE FIRST VIENNA SECESSION EXHIBITION

Gustav Klimt

Design: 1898
Dimensões: 63.5 x 46.9 cm
Material: litografia

Neue Galery (New IYork)
Fonte: http://www.neuegalerie.org/collection/Austrian/Fine%20Arts#87

ADELE BLOCH-BAUER I
Gustav Klimt

Design: 1907
Dimensões: 140 cm x 140 cm
Material: Óleo, prata, e ouro sobre tela

Neue Galerie New York (Estados Unidos)
Fonte: http://www.neuegalerie.org/collection/Austrian/Fine%20Arts?page=1#223

KISS
Gustav Klimt

Design: 1908-1909
Dimensões: 180 cm x 180 cm
Material: Óleo sobre tela

Galerie Belvedere (Austria)
Fonte: http://www.belvedere.at/en/sammlungen/belvedere

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Louis Comfort Tiffany (1848-1933):
pintor e designer especialista em objetos em vidro decorativo;

Nasceu em Nova Iorque, onde estudou pintura, depois do que partiu para Paris a fim de se aperfeiçoar. Por algum tempo permaneceu na Europa, onde pintou óleos e aquarelas;

De volta a Nova Iorque focou a sua atenção nos vidros deixando a pintura um pouco de lado. Montou um fábrica de objetos de vidro e fez experiências com vidro fumado aplicando-o à decoração;

Seu pai foi o fundador da Tiffany & Co. e quando este faleceu, Louis assumiu a empresa passando a desenhar joalheria;

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Tiffany: janela "Au Nouveau Cirque, Papa Chrysanthème desenhado por Lautrec (em 1894) e desenvolvido por Tiffany em 1895.

Inventou um processo de produzir vidro opaco, conhecido como o vidro Tiffany, que usava para dinamizar janelas coloridas, nos vasos, candeeiros e outros objetos decorativos;

Entre os mais famosos trabalhos de Tiffany está a enorme cortina de vidro que fez para o Teatro Nacional da Cidade do México. Além disso, desenhou ainda jóias, tapetes e tecidos;

A sua arte caracteriza-se pelo movimento e sutileza das cores e das linhas curvas.

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Tiffany: lily lamp, 1900

Tiffany: vaso, 1900

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Tiffany: Wisteria Lamp, 1904.

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Tiffany: colar, 1904.

Nascimento do Design

Art Nouveau – EUA

Tiffany: Vitral em Janela, 1928-1931.

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Mestres e Aprendizes: Prática comum desde o período colonial, entretanto feita à revelia das ordens e leis do Império, que proibia o ensinamento de ofícios a escravos e aprendizes locais.

1873 – Fundação do Liceu de Artes e Ofícios (Sociedade Propagadora de Instrução Popular – sob a direção de Ramos de Azevedo) com o objetivo de formar operários para trabalhar nas indústrias locais;

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Nascimento do Design

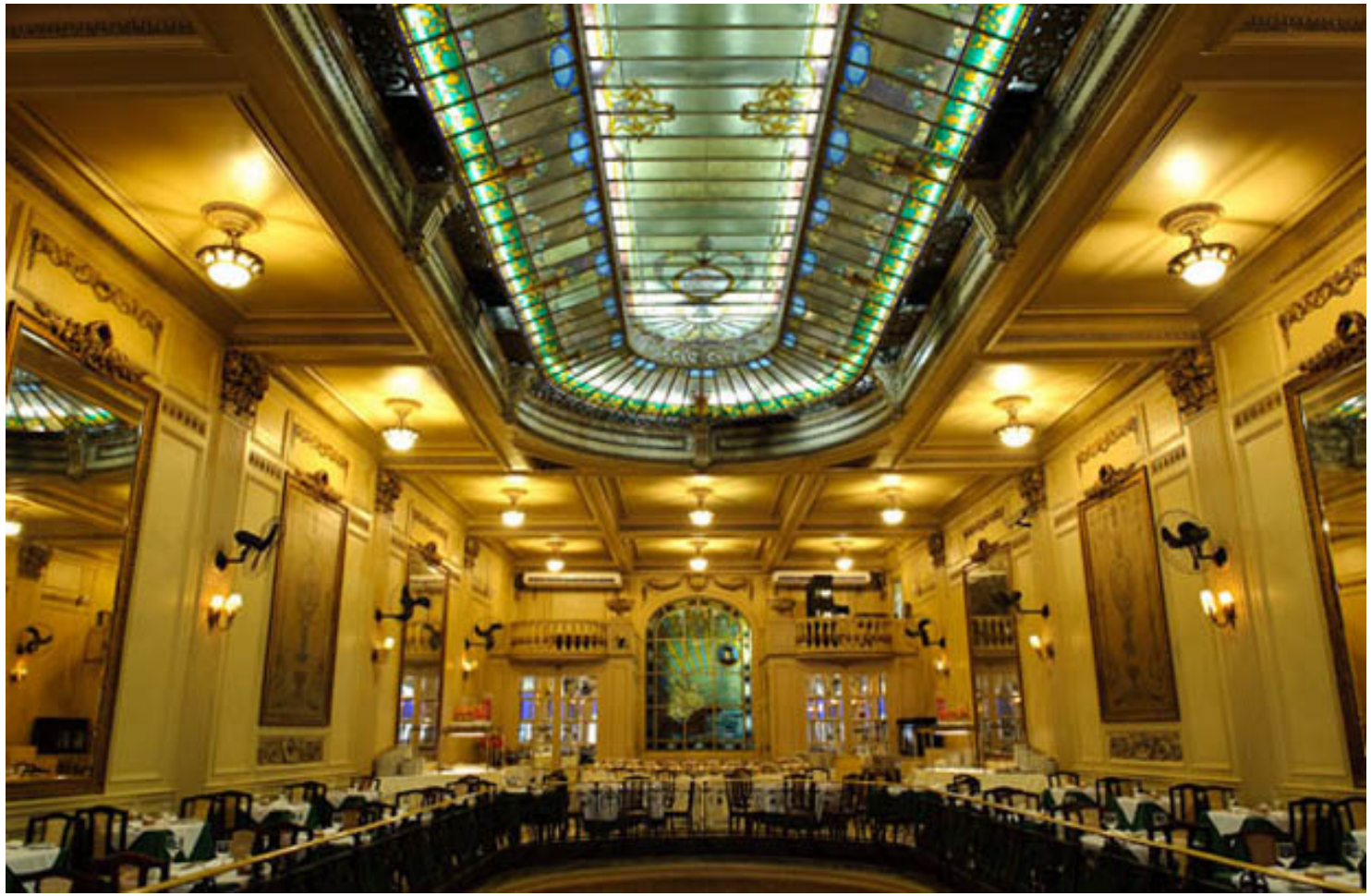
Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Em São Paulo um edifício importante que representa o Art Nouveau é a Vila Penteado, projetada pelo arquiteto sueco Carlos Ekman (1866-1940) e construída em 1902 para abrigar duas importantes famílias paulistas, a do Conde Antonio Álvares Penteado e a de seu genro, Antônio Prado Junior;

Situado na Rua Maranhão, no Bairro de Higienópolis, o prédio foi doado à USP em 1949, a luxuosa construção de dois pavimentos, com mais de 60 cômodos, é hoje a sede da Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU-USP.

Nascimento do Design

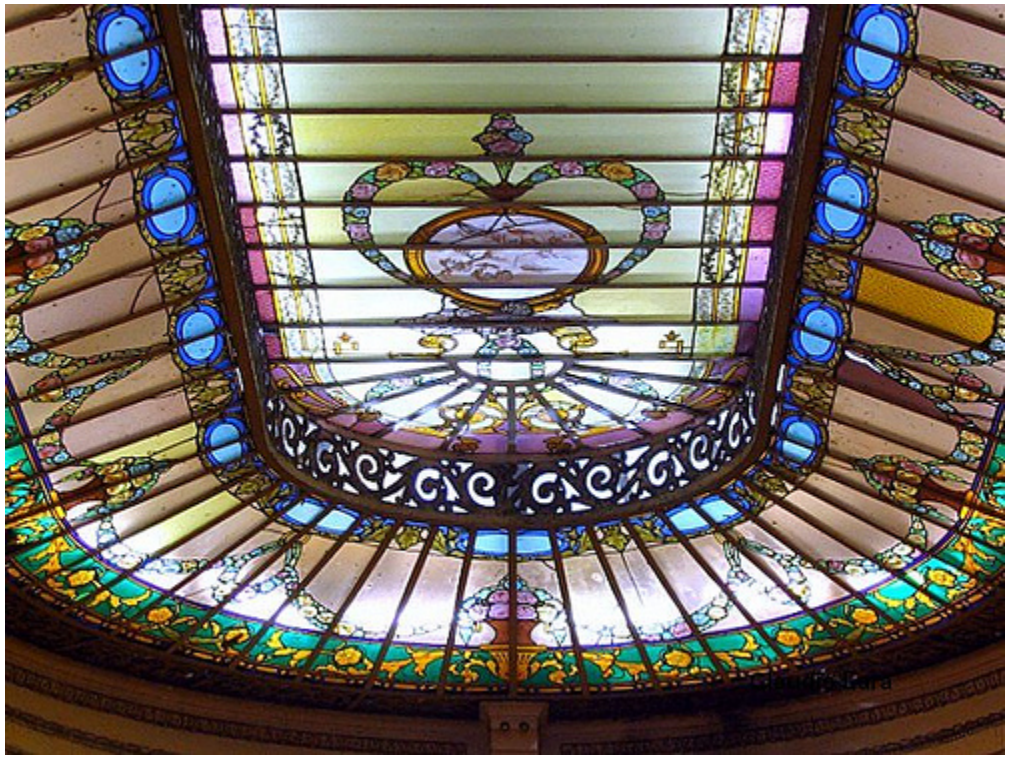
Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil



Confeitaria Colombo no Rio de Janeiro, construída em 1893

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil



Confeitaria Colombo no Rio de Janeiro, detalhes

Nascimento do Design

Artes e Ofícios e Art Nouveau – Brasil

Giulio Micheli (firma belga Aciéries d´Angleur): Viaduto Santa Ifigênia, 1913

Art Déco e Styling/Streamline

Art Déco

O Art Déco reúne influências do Art Nouveau, Cubismo, Futurismo, Bauhaus e das artes asteca e egípcia (influência esta que muito se deu pela descoberta do túmulo de Tutancâmon em 1922);

Nasce com a *Exposition Internationale des Arts Decoratifs et Industriels Modernes* de Paris, realizada em 1925;

É chamado de Style 1925, mas desenvolve-se plenamente ao longo dos anos 1930;

Seu campo de atuação vai das capas dos programas do Balé Russo e dos tecidos de Erté ao desnudamento arquitetônico de Le Corbusier (1887-1965);

Art Déco

Exposition Internationale des Arts Decoratifs et Industriels Modernes, fonte “The Springs of France Fountain”, 1925.

Art Déco

Revistas dos anos 20 com influência de elementos cubistas e modernistas, destaque da vida glamourosa das elites.

Art Déco

Concretizou-se em um período da Charleston (dança) e na era do jazz;

Interação de formas geométricas, padrões abstratos de ziguezagues, cores brilhantes, uso de bronze, marfim, ébano, vidro colorido: era um estilo de opulência porém, diferente dos excessos decorativos da Art Nouveau;

Não se restringiu apenas à elite mas também utilizou materiais mais baratos como a baquelite, muito popular;

Paul Colin: poster Revue Nègre com Josephine Baker, 1925.

Ilustração da cantora e bailarina Josephine Baker, um dos ícones da Art Déco.

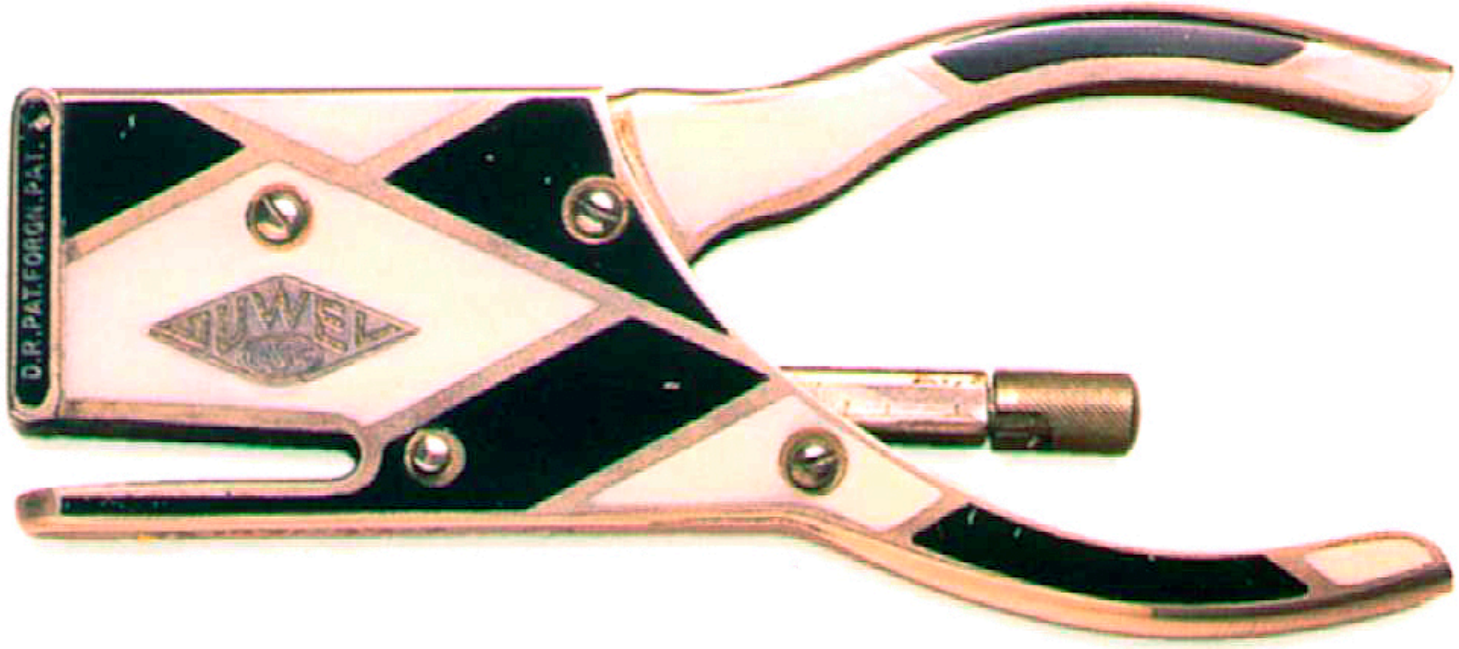
Art Déco

Adolphe M. Cassandre: Cartaz para Chemin de Fer du Nord, 1927.

Art Déco

Walter Dorwing Teague: Beau Brownie nº 2, 1930. Redesign para a Eastman Kodak.

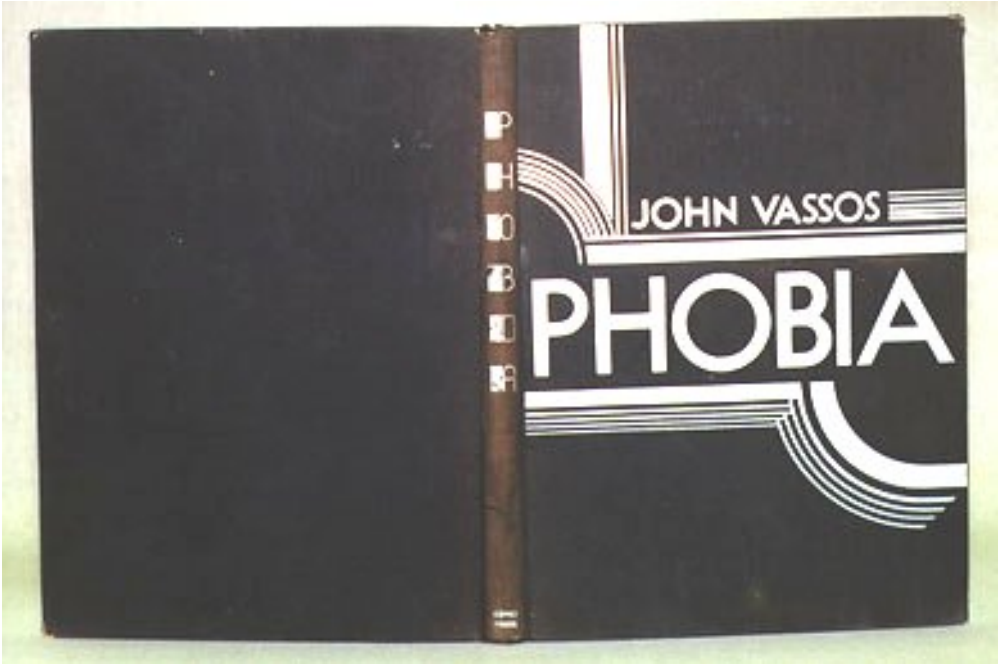
Art Déco



Juwel: grampeador elástico (sem molas), revestimento de esmalte, 1930.

Art Déco

John & Ruth Vassos: Contempo, 1929



John Vasso: Phobia, 1931.

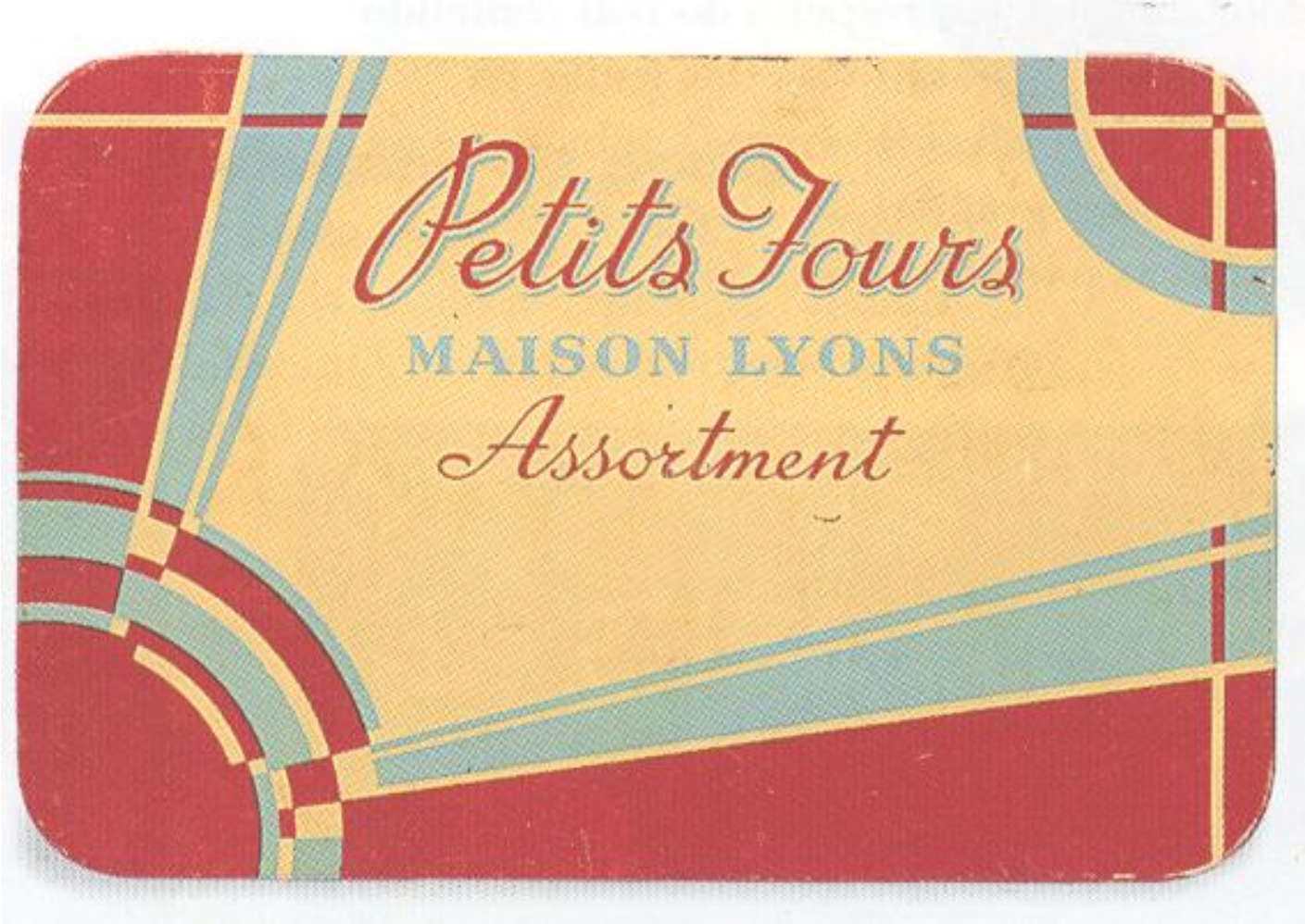
Art Déco

Tamara Lempicka: Spring, 1928.

Art Déco

Rótulo Sprengel, aspecto decorativo de artigos que queriam ser vistos como de luxo.

Art Déco



A era Art Déco foi um período de elegantes embalagens, extravagantes cenários cinematográficos, tipos de letras cheios de filigranas, com extremidades e cantos de complicado desenho.

Embalagem anos 30:
Motivo de sol nascente
Influência Arte Déco

Art Déco

Eileen Gray: mesa ajustável E-1027, aço tubular e vidro, França, 1927.

O estilo, que se caracteriza pela combinação de madeira e aço cromado, manteve-se em voga na Europa e na América durante as décadas de 20 e 30, voltando mais tarde nos anos 70;

A guerra despertou na sociedade, especialmente no movimento artístico, o desejo de mudar, de trazer inovações. O que aconteceu foi que a Art Déco conseguiu engendrar as influências do passado e as tendências contemporâneas.

Art Déco

Edifícios, esculturas, jóias, luminárias e móveis geometrizados;

Sem perder o requinte, os objetos adquirem decoração moderna. Ao lado de objetos industrializados, existem peças produzidas artesanalmente com um número limitado de cópias.

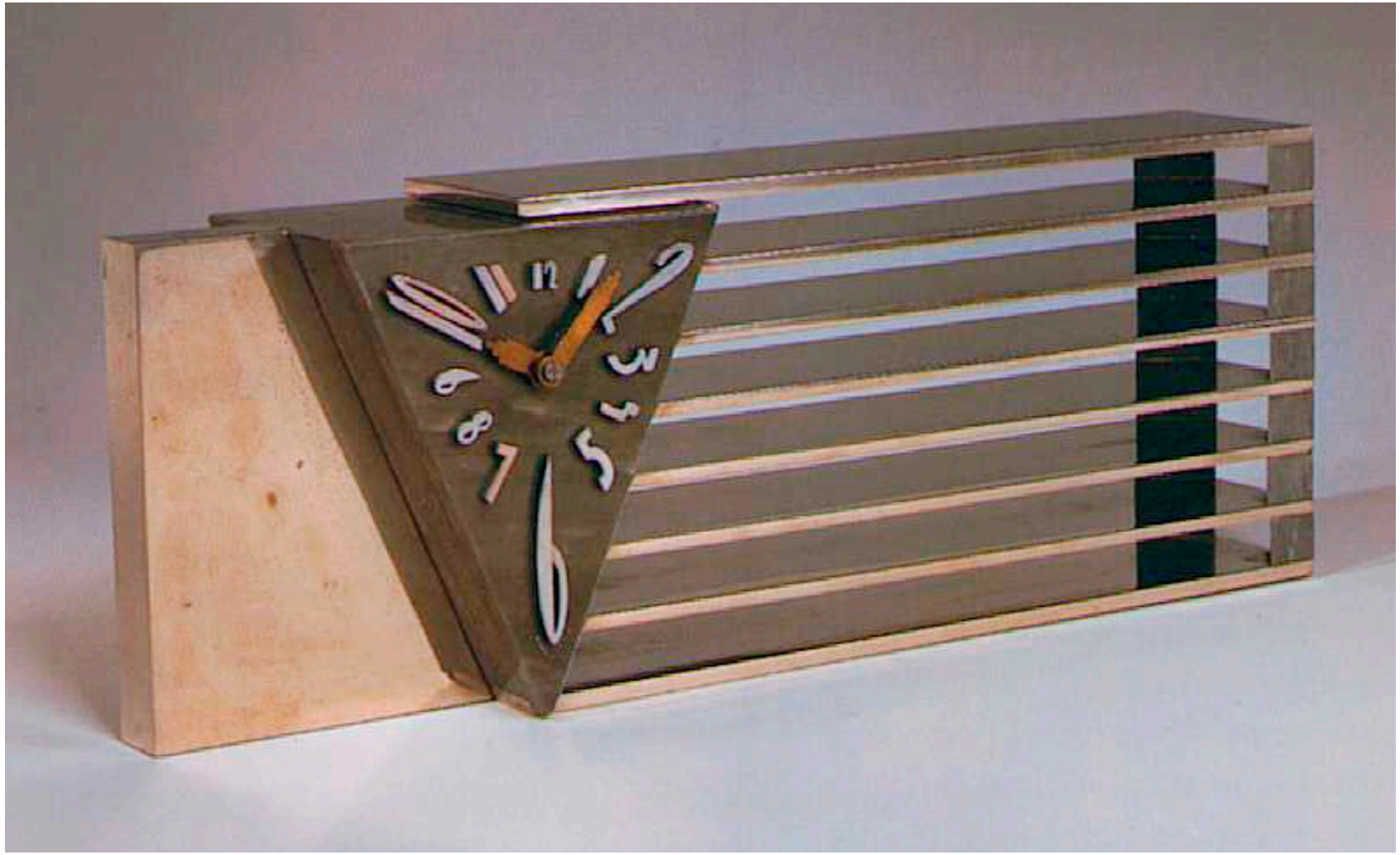
Ao contrário do design criado pela Bauhaus no art déco não se exige funcionalidade;

O estilo pode ser visto como uma tentativa de modernizar o Art Nouveau;
Na arquitetura, as fachadas têm rigor geométrico e ritmo linear, com fortes elementos decorativos em materiais nobres;

Art Déco

Jean-Émile Puiforcat: Serviço de café e chá em prata e prata dourada para Puiforcat Orfèvre, 1933.

Art Déco



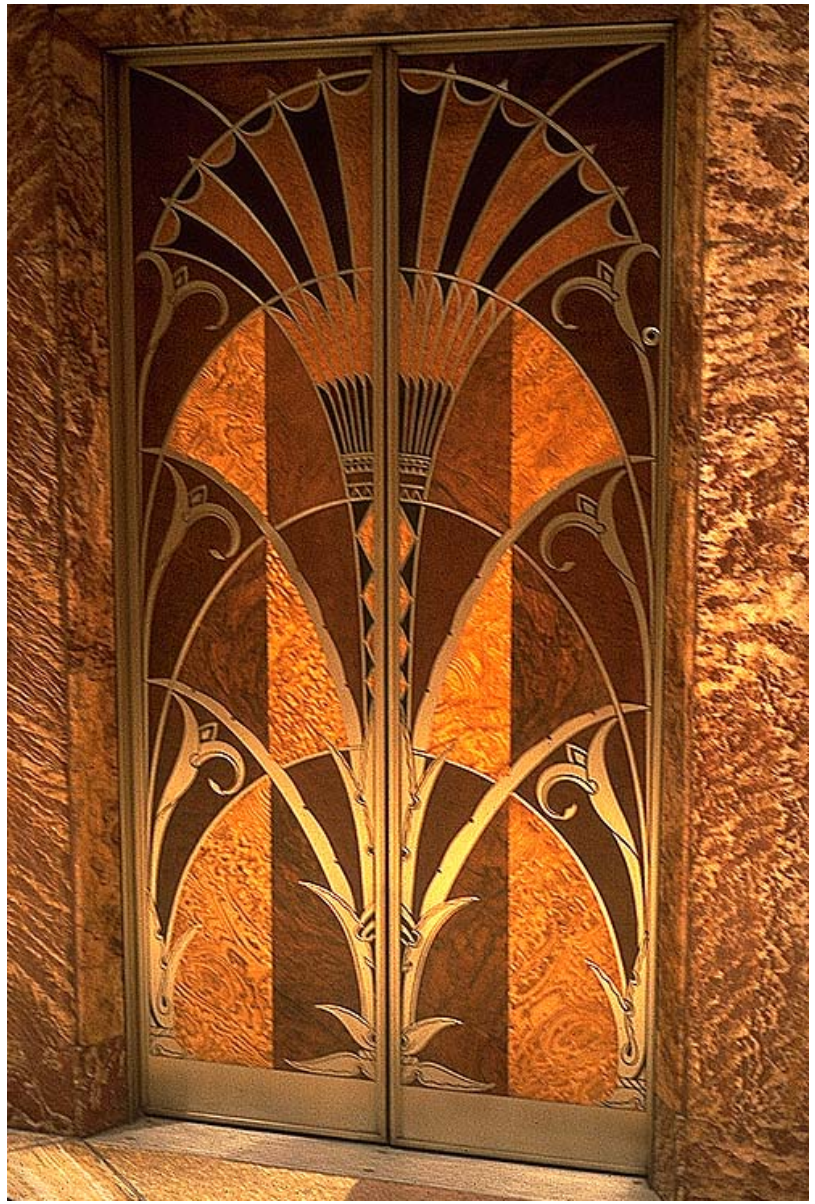
Jean-Émile Puiforcat: Relógio prateado de bronze e mármore, 1930.

Art Déco

Hood e Howells: Daily News Building, 1930, Nova Iorque

Hood e Howells: Daily News Building, 1930, Nova Iorque, entrada

Art Déco



Porta do elevador do edifício Crysler, 1928-1930.

Art Déco

Banheiro de bloco de apartamentos em Londres, 1930

Art Déco

Banheiro de bloco de apartamentos em Londres, 1930

Art Déco

Lalique: vaso Oranges, em vidro pré-moldado.

O uso de materiais menos nobres – como os primeiros plásticos (o baquelite), concreto armado, compensado de madeira e aço tubular – e o início da produção em série contribuem para baixar o preço unitário das obras;

É o caso das luminárias de vidro com esculturas de bronze vendidas em grandes lojas, criadas pelo francês René Lalique (1860-1945), um dos expoentes do movimento;

Art Déco

Lalique: Vitória ou Espírito do Vento, vidro, 1925.

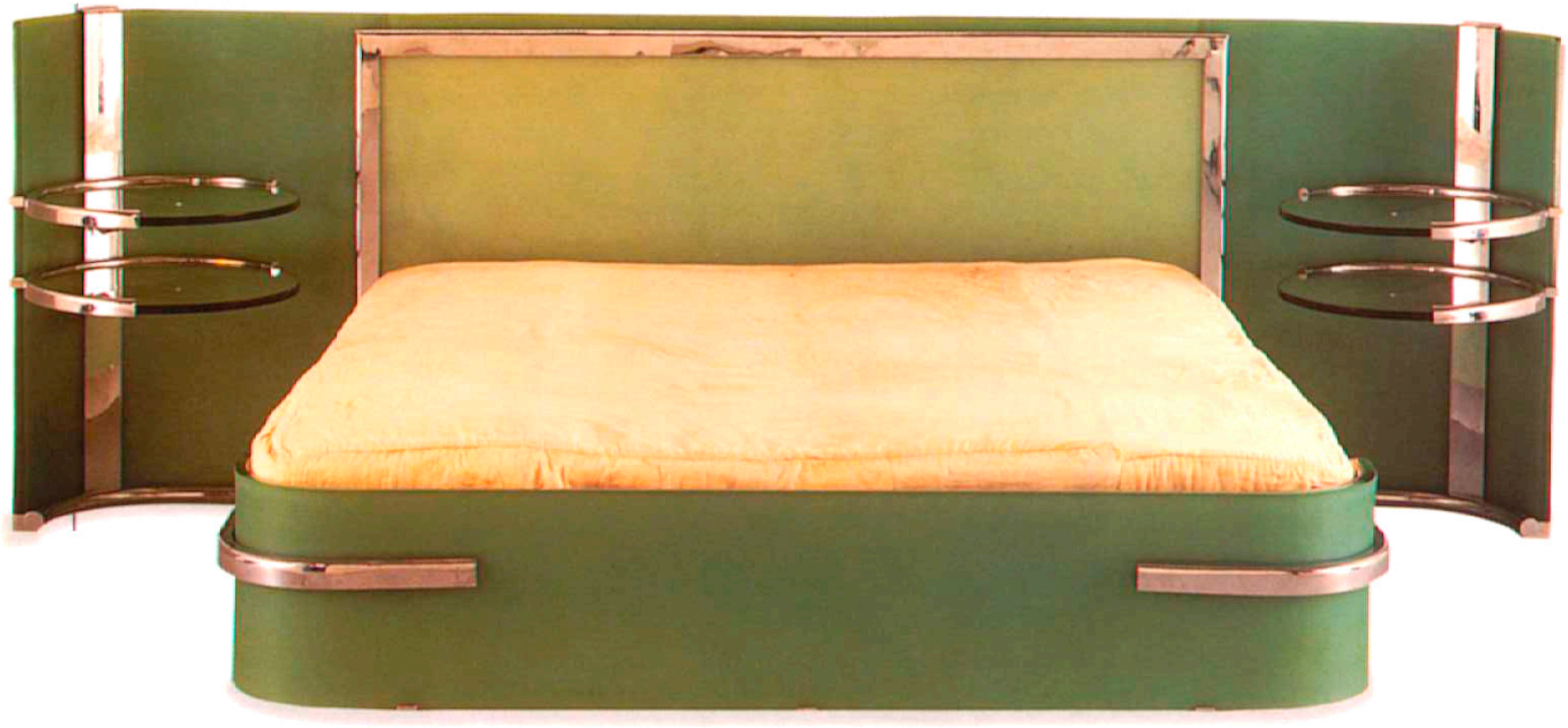
Art Déco

Rádio de Pye: início dos anos 30, sol nascente estilizado. Madeira e baquelite, 41 cm.

Art Déco

Chase Bass and Copper (produção): Castiçais Bolha, anos 30, EUA. Esferas polidas revestidas de cromo sobre quadrado de vidro escuro e base de cromo, 7cm de altura.

Art Déco



Louis Sognot: cama de casal para quarto do palácio do marajá de Indore, construído por Muthesius, 1930, França. Cromo e vidro, 110 x 325 x 218 cm.

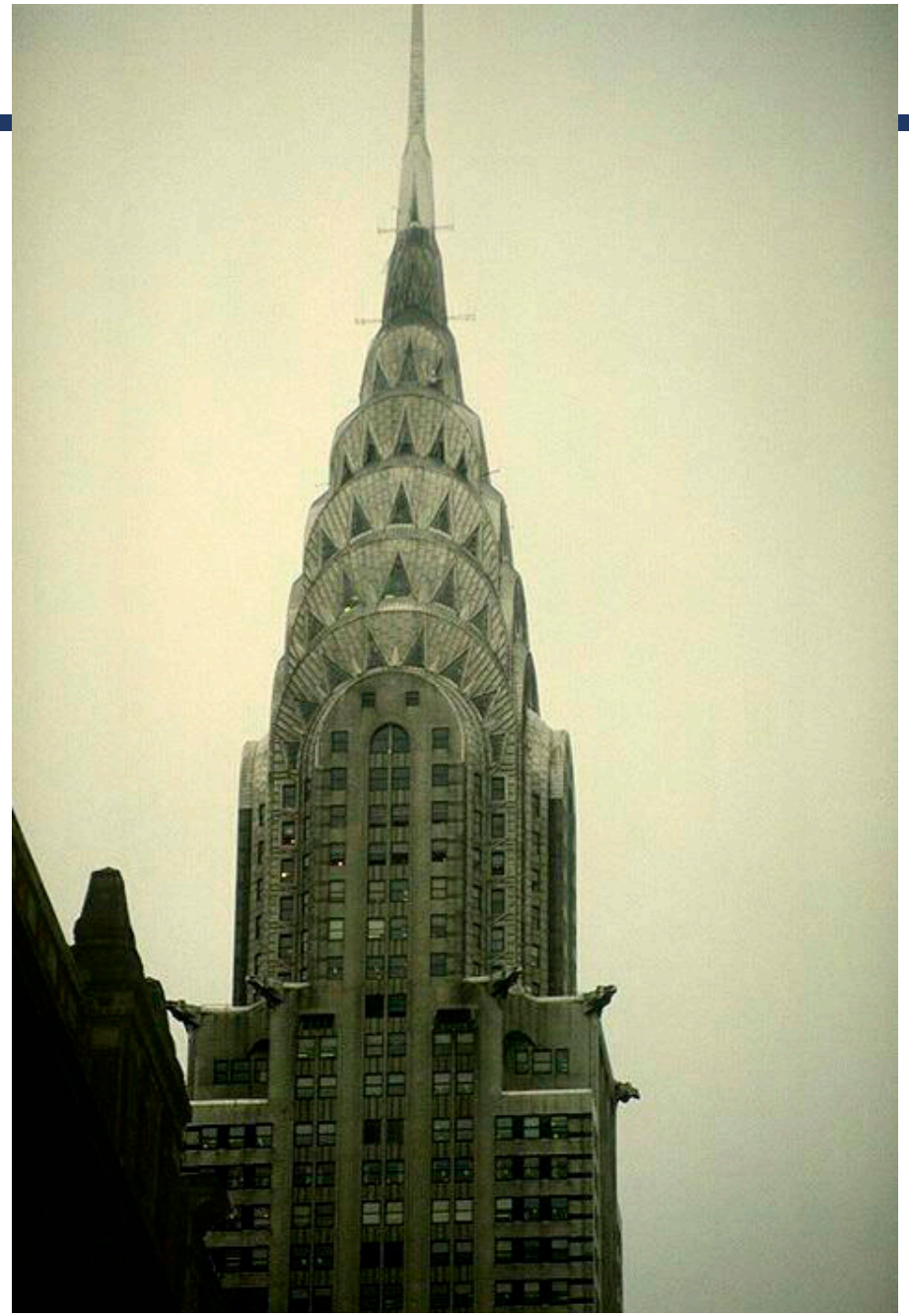
Art Déco

Dois exemplos são o Empire State e o Rockefeller Center, ambos em Nova York;

Durante a II Guerra Mundial, o Art Déco sai de moda, mas, no fim da década de 60, colecionadores do mundo todo voltam a se interessar pelo estilo.

Shereve, Lamb e Harmon: Empire State Building, 1931.

Art Déco



Willian Van Alen: Chrysler Builiding, 1930.

Art Déco

Brasil

O Art Déco chega no Brasil, por meio de contatos de intercâmbios culturais e também, influência americana. Por volta de 1930, o cinema norte americano, via Hollywood, popularizou o estilo, através de cenários cubista, cidade carregadas de arranha-céus, musicais com composições escalonadas e o geometrizáveis, construídas a partir de corpos em movimento, trajes de bailarinos bem coloridos e a utilização de máquinas avançadas, para representarem o progresso e a velocidade da cidade.

A temática Déco brasileira acabou por voltar para o exotismo dos desenhos encontrados nas cerâmicas marajoaras com diretrizes estéticas bem específicas: simplicidade de linhas e formas, volumes, reduzidos às formas cilíndricas e esféricas e coloridos vibrantes. O tema mais explorados por todos os artistas foi o do movimento dos animais velozes, como as gazelas, os veados, os galgos e ainda o design de plantas e flores modificadas e a estilização de personagens da história: índios, colonizadores portugueses e negros ou ainda, inspirando-se no folclore oriental e nas figuras da mitologia grega.

Art Déco

Brasil

Exemplos do Art Déco brasileiro são: o edifício A Noite, em Copacabana, na Zona Sul carioca; o Cristo Redentor e a Estação Central do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ); o Elevador Lacerda, em Salvador (BA); e o viaduto do Chá (a reconstrução de 1938), em São Paulo (SP). O movimento influencia ainda artistas como o escultor Vitor Brecheret (1894-1955), Vicente do Rego Monteiro (1899-1970), John Graz (1891-1980) e Regina Graz (1897-1973). Uma obra de Brecheret fortemente marcada pelo Art Déco é o Monumento às Bandeiras, na capital paulista.

Art Déco

Brasil

Victor Brecheret: Monumento às Bandeiras, década de 40 a 50.

Art Déco

Brasil

Victor Brecheret: Monumento às Bandeiras, projeto década de 20
produção até déc. de 50. Detalhe.

Em 1906, o elevador precisou parar para ser submetido às obras de eletrificação. O novo sistema foi inaugurado em janeiro do ano seguinte. Em 1930, novas mudanças: as duas cabines originais que transportavam até 23 passageiros, foram substituídas por outras quatro novas com capacidade para 27 pessoas cada uma delas, aumentando assim o conforto para os usuários daquela época. Já na propriedade da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, o Elevador Lacerda ganhou o seu atual estilo Art Decó.

Art Déco

Brasil

Joseph Gire: A Noite, 1930, Rio de Janeiro.

O edifício possui 22 andares, correspondentes a 30 de um prédio moderno, devido a seu pé-direito ampliado. Foi, na sua época, a maior construção estruturada em concreto armado.

Art Déco

Brasil

Antigo Banco de São Paulo, 1938, na av. São João, atual Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer.

Styling

Styling: aparência do objeto;

Retrabalhar os objetos sem que algo essencial em termos funcionais, ambientais e ergonômicos se modifique para melhor;

Fator principal: "Wall Street crash" de 1929;

Governo federal americano - pretendia fazer elevar o consumo de bens para estimular a economia;

Desenhar os produtos de modo a que a sua aparência induzisse os clientes à compra;

Raymond Loewy:“ Entre dois produtos do mesmo preço, função e qualidade, o que tem melhor aspecto vende-se melhor.”

Styling

Novos materiais, tais como madeira laminada, plásticos e folhas metálicas, prestavam-se à moldagem de formas aerodinâmicas e hidrodinâmicas e tornaram-se o meio através do qual os designers industriais criaram uma nova direção que tinha pouco ou nada a ver com a função, mas que evidenciava a crença no progresso e confiança na economia norte-americana, em ordem a retirar o país da depressão;

Este otimismo, um dos pilares do chamado "the american way of life", atingiria o seu auge em 1939 na Feira Mundial de Nova Iorque a que, significativamente, se chamou "Building the World of Tomorrow" e continuaria década de 50 fora.

Styling

Streamline

A aerodinâmica envolve a aplicação de formas arredondadas e um acabamento suave, muitas vezes em forma de lágrima, de modo a reduzir a resistência ao ar;

Usada pela 1ª vez no início do séc. XX para melhorar as performances de aviões, locomotivas e automóveis;

Nos anos 30 as formas aerodinâmicas e/ou hidrodinâmicas foram empregadas pelos designers industriais para fazerem com que os produtos do dia-a-dia fossem mais chamativos e mais elegantes para o consumidor e, embora o produtos sugerissem um aumento de eficiência, eram apenas modificações externas;

Styling

Streamline

• *Automobile Traditions Challenged by*

First Streamlined Stock Cars

Chart of the cars of the last eleven years, showing how the gradual evolution of the streamlined shape has reduced wind resistance so they slip more easily through the opposing air currents

AS THIS issue of POPULAR SCIENCE MONTHLY is published, in automobile shows and dealers' showrooms all over the country are being exhibited the world's first scientifically streamlined stock cars. Introduced by leading American manufacturers, they mark a new stride toward a goal to which automotive engineers have been working for years—the development of a car in which fuel economy, riding comfort, and speed are brought about by reducing to a minimum the losing battle with air resistance that has been waged by every automobile that ever was placed on the roads.

There have been streamlined cars before—experimental cars. Designers and drivers of racing cars and the freak vehicles built for a single try at a world's record also have utilized streamlining principles in body construction. Speedway daredevils, for example, for years have been tying and tapeing streamlined wooden forms to the rear of their axles to cut down wind resistance a trifle. Aviation and automobile engineers, research men in aerodynamic laboratories, and designers of railway rolling stock long ago worked out the "teardrop" form that means minimum air resistance in a moving vehicle. But an attempt to use fully the known principles of streamlining in a stock passenger automobile never had been made until it was decided that this year the motoring public was ready to accept what hitherto had been called "the car of the future."

Standard cars in the past have had flattened mudguards, rounded projecting corners, reshaped radiators and slanted windshields, as a gesture toward streamlining. But solving the real problems of streamlining meant entirely redesigning the body to secure a new shape around which the air currents would flow smoothly, meeting at the back without any swirls or disturbances. The task was further complicated by the car's wheels, axles, door handles and other features, each presenting its own streamlining difficulties. Obviously, then, the problem confronting the automotive engineers who designed the new machines, of which the public is, at this moment getting its first view, was highly involved and could not be solved in a moment.

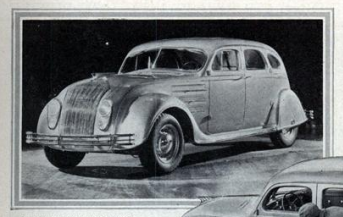
Late in the summer of 1927, the engineers tackling this job, decided to start from scratch and learn for themselves all they could about air pressure and a moving body. To do this they enlisted the aid of Orville Wright who helped them build an inexpensive wind tunnel such as he and his brother, Wilbur, had used when they invented the airplane. The tunnel was set up in a locked room in Dayton, O., a secret laboratory hardly more than twenty feet square.

Here the workers carved small wooden blocks into every imaginable shape. They mounted them on ball bearing rollers and placed them on metal tracks in the blast of the wind tunnel. A cord ran from each block over a pulley to a weight resting on a simple post-office type scales placed on the floor. As the air resistance drove the block back, the cord lifted more and more of the weight from the scales. Thus the experimenters could easily determine the resistance of any given block in ounces simply by subtracting the reading when the cord was pulling from the reading when it was relaxed and not under strain.

Streamlined and equipped with radio this modern taxi, forerunner of the future styles, is the first one in active service

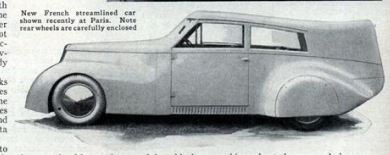
With present body designs, cars run better rear end first, as was shown when this car was driven thus in New York City

Startling Changes in Body Design Are Expected to Boost Road Speed and Cut the Cost of Operation



Two of the 1934-model streamlined stock cars, above and at right, now being shown in salesrooms throughout the country

Photo shows wide front seat capable of seating three persons with ease



New French streamlined car shown recently at Paris. Note rear wheels are carefully enclosed

By ROBERT E. MARTIN

Immediately, surprising discoveries began to pop up. So far as efficiency in the matter of wind resistance is concerned, the engineers found, all the cars in the world are running backward! If they were turned end for end on their chassis, with the blunt rear facing forward and the narrow hood behind, the air would offer far less resistance to their passage. Not long ago, Harry Hartz, the noted racing driver, amazed New Yorkers by driving down Broadway in a sedan whose body was reversed on its chassis.

In many of the tests, the same blocks were altered slightly and the differences in resistance noted. They showed me blocks in which notches were cut, bulges added, tops altered, sides changed. And each variation left its record on the data sheets of the investigators.

Then streamers of silk were added to the tunnel equipment. As long as the air flowed smoothly, they stretched out straight as pencils. But when they struck disturbed currents, they vibrated violently, permitting the engineers to study the exact location and extent of the various swirls. Smoke streamers gave additional information about what happened to the currents and finally, the air was made to write its own record through an arrangement of metal plates and lampblack.

In explaining the process, they showed me block models which were bisected fore and aft vertically and had the two halves clamped together with an upright metal plate between them. This plate was heavily coated with a mixture of lampblack and linseed oil. At the end of the test, the wind had carved its record on the plate. Where its velocity was greatest, the metal was bare, all the coating having been carried away. A careful comparison of the amount of lampblack remaining on different parts of the plate gave a complete picture of how the currents had acted in passing over the block. Scores of these wind-written records were assembled. They gave invaluable insight into the problems of rear-end eddies and front-end disturbances. Thus they slowly worked out the designs now on the market and at the same time learned some curious things about the cars and air pressure.

For instance, when Sir Malcolm Campbell streaked across the wet sand at Daytona Beach, Fla., last February, his Blue Bird was traveling 272 miles an hour. The spectators saw the moisture sucked up from the sand twenty feet ahead of the flying car. The nose of the Blue Bird was driving a cone of air before it as it bored its way through the atmosphere.

While a twenty-eight-inch cube of air weighs only a pound, as compared to 100 pounds for a similar cube of water and 784 pounds for one of steel, its resistance climbs rapidly with speed. At Campbell's pace, the air (Continued on page 97)

AUTOMOBILE TRADITIONS CHALLENGED

(Continued from page 15)

pressure was in the neighborhood of 5,000 percent greater than it was at forty miles an hour. Each additional mile of speed above forty is twice as hard to get as the preceding one because wind pressure increases with the square of the speed.

IN AN ordinary machine, making seventy miles an hour, eighty-five percent of the engine's power is required just to force the body through the air; only fifteen percent is needed to overcome rolling resistance, friction, and load. The average modern driver, hitting fifty miles an hour on the open highway, burns up seventy percent of his gasoline just to get through the air!

A perfectly streamlined car, according to Prof. Alexander Klemin, of the Guggenheim School of Aeronautics, in New York City, would cut fuel bills thirty percent at thirty miles an hour and would clip them in half at a sixty-mile pace. Such machines would consume less gasoline when traveling fifty miles an hour than a present-day car uses at thirty-five. Fifty miles on a gallon of gas is entirely possible with proper streamlining, tests conducted at the University of Michigan by Prof. W. E. Lay have indicated.

It is interesting to note that the finest streamlined sedan of 1933, according to Prof. Klemin, is actually only nine percent better in point of reducing wind resistance than a sedan of 1922. At sixty miles an hour, present-day automobiles produce virtually fifty percent as much resistance as they would if they pushed before them flat plates equal to their head-on area.

During the last decade, manufacturers have increased speeds by piling on horsepower. How vital streamlining is to higher speeds, with no increase in power, is illustrated by the records of the Schneider Cup Race. The winner of this aviation classic in 1915 traveled sixty miles an hour. In 1931, the winner touched 340 miles an hour. Had there been no advance in streamlining during the intervening years, aeronautical authorities calculate, the engine required to drive the first machine at the speed of the second would have had to have 29,200 horsepower. As a matter of fact, the 1931 seaplane carried an engine of 2,300 horsepower, approximately one-thirteenth the former figure. Streamlining and aerodynamic advance accounted for the difference.

AT LOW speeds, under forty miles an hour, wind resistance is not so important. But the average highway speed, with improved roads and better cars, is now placed at fifty miles an hour. By 1940, it is expected to be sixty-four miles an hour.

Consequently, in research laboratories, on proving grounds, in university workrooms, scientists, motor-car makers, and body builders have been busy grappling with the problems of streamlining. In their studies they have used curious instruments and special apparatus. They have driven at high speeds strange cars studded with pitot tubes which recorded air pressures at different points on the body. They added lines of brilliant dye to streams of water passing over wooden models to learn the points of most disturbance. They have placed full-sized machines on "rolling carpets" which showed the horsepower required to carry the cars over the ground when the wind pressure was nil.

In fact, many laboratories worked out special equipment of their own. At the University of Michigan, for example, "floating-envelope" trucks, machines with special bodies balanced so they moved on the chassis when wind resistance forced them back, recorded head-on pressures under road conditions.

Supplementing this research work have been numerous experimental cars embodying ultra-streamlining. In England, the curious steel beetle built by Sir Dennis Burney scooted along the roads at surprising speeds. In America, the Dymaxion of W. Starling Burgess, the Dream Car, exhibited at a recent Detroit show, and the Arrow Plane of Lyman Voelpel, have all pointed the way to the future.

Because automobiles run close to the ground instead of flying through the air, compromises and modifications of the ideal teardrop streamline shape are necessary. No one knows exactly how the ultimate streamlined car will look.

THAT it may carry fins at the rear like an airplane, is indicated by tests completed, not long ago, by the U. S. Bureau of Standards, in Washington, D. C. Fully streamlined cars, their wind tunnel experiments revealed, have a tendency to turn under certain wind conditions. Thus side winds might produce forces causing the car to skid. Vertical fins, such as are used on ultra-speed machines, may solve the difficulty.

Another problem, however, awaits the designers of streamlined cars. The curve of the auto's top, acting in the manner of the upper surface of an airplane's wing, may provide sufficient lift to interfere with the traction of the wheels. Sir Dennis Burney's English machine, for example, developed an estimated lift of 300 pounds when its speed reached a hundred miles an hour.

Outweighing these problems, are the obvious benefits of streamline construction. The wider front will enable three people to sit comfortably in the forward seat. The curving body, replacing the straight lines of present cars, cuts out blind spots and increases visibility as much as twenty-five percent. In the Dream Car of the Detroit show, a periscope above the driver's seat afforded practically 100 percent visibility to the rear.

Closely connected with the streamlining experiments, have been recent investigations into the riding quality of motor cars. Using original apparatus—three directional accelerometers, steadiness meters, and vibrating platforms and seats—workers at Purdue University, Ind., under the direction of Professors H. M. Jacklin and G. J. Liddell, have analyzed riding comfort and the effects of vehicle vibration upon human beings.

A RECENT announcement of great importance in connection with increased riding comfort is the introduction on several makes of cars of independently mounted front wheels. In the cars of one manufacturer, by eliminating the front axle and attaching each front wheel directly to the chassis by means of its own spring, the wheels are permitted to rise and fall independently of each other and thus absorb road shock without transmitting it to other parts of the frame. The opinion expressed in automobile circles is that this and other improvements in the American cars of 1934 give them speed and riding comfort never before known.

To sum up. Since less power will be required to overcome air resistance in streamlined machines, there will be more power available at any speed for acceleration and hill climbing. Since the body curves farther out to the sides, it will be roomier and the windows will provide better vision. And, since smaller engines will be sufficient to reach speeds that require large-horsepower motors today, gasoline consumption will be greatly curtailed and economy of operation increased.

These are the goals toward which the windfighting automotive engineers are working in creating their new designs.

Know Electricity as Experts Know It!

THIS revised and enlarged Library gives you nothing but first-hand facts drawn from actual electrical work as given by experienced experts. Right from the start you can apply this knowledge, and prepare yourself for a bigger job and better pay.

A combined home-study course and reference library of master electrical practice

The Croft Library of Practical Electricity

7 volumes, 3000 pages, 2100 illustrations

Croft tells you the things you need to know about motors, generators, armatures, commutators, transformers, circuits, switchboards, distribution systems—electrical machinery of every type—wiring for light and power—wiring of finished buildings—underwriters and municipal requirements—electric signs, bells, telephones, radio, etc.—improved methods of lighting—lamps and lamp effects, etc.—how to do a complete job from estimating it to completion. By spending a little time each day on the books you can, in a short time, attain a practical working knowledge of the entire field of modern electrical practice.

TEN DAYS' FREE EXAMINATION

No Money Down—Small Monthly Payments

Free Examination Coupon

McGraw-Hill Book Company, Inc.,
330 W. 42nd St., New York.

You may send me the seven volumes of the Croft Library of Practical Electricity for 10 days' free examination, at price of $2.00 a month until the special price of $19.50 has been paid.

Name .....
Home Address .....
City and State .....
Position .....
Name of Company ..... F.E.M. 1-34

CHEMISTRY

Complete, practical home-study courses prepared by some of the best-known chemists in this country, including ALLEN ROGERS, B.S., M.S., Ph.D.—Head of Department of Industrial Chemistry, Pratt Institute; I. M. TIELMAN, Ph.D., Vice-president, Capital Chemical and Chemical Products Corp.; HARRY STOCKBRIDGE, B.S.—Head of the Department of Metallurgy, Lehigh University, and OWEN L. SHINN, Ph.D.—Professor of Applied Chemistry, University of Pennsylvania.

Mail Coupon for Free Booklet

INTERNATIONAL SCHOOL OF CHEMISTRY

Division of the International Correspondence Schools
Box 7675-E, Scranton, Penna.
Without obligation, please send me full details of your home-study course in
☐ Analytical Chemistry ☐ Industrial Chemistry
☐ Chemical Engineering ☐ Short Chemistry Course
☐ Pharmacy

Name .....
Address .....

Men Wanted at Once

Make Money Calling on Stores

Now occupation. Very big money at once without capital or experience. Nationally known firm has to deal by necessities to stores, field gallery. Permanent repeat business. Exclusive territory. Guaranteed. Write Sam Fox, Dept. 1, PRO-CO-PAK, 1414 S. 7th Ave., CHICAGO

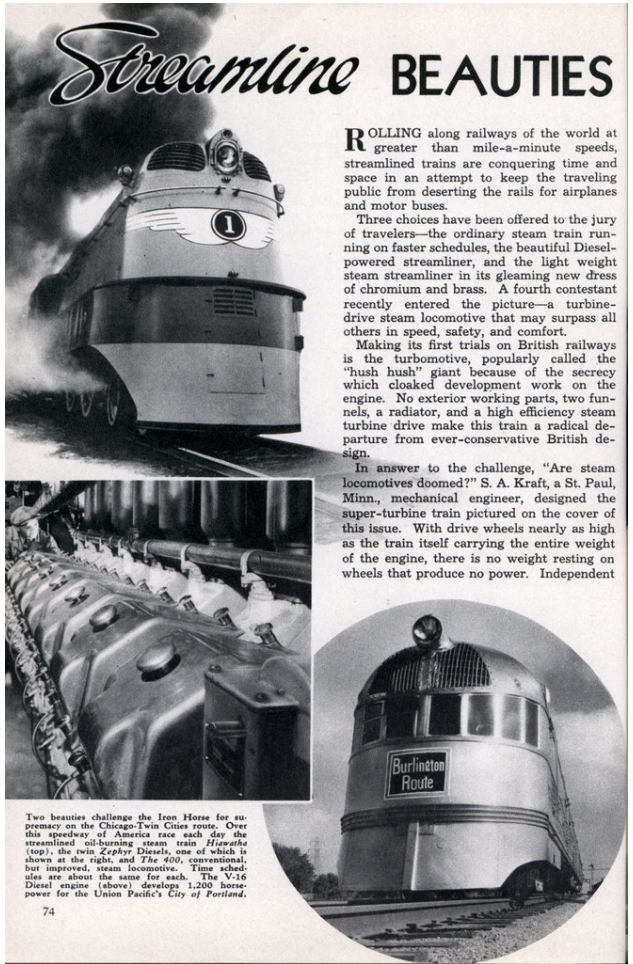
Be an ARTIST

MAKE $50 TO $200 A WEEK!

Our simple, proven methods make it easy to learn Commercial Art, Cartooning and Designing quickly, AT HOME, in spare time. Newborrite, Big new book, "ART for Pleasure and Profit", sent free. Address:—STUDIO 132, WASHINGTON SCHOOL OF ART, 1115 10TH ST., WASH., D.C. EST. 1914

Styling

Streamline



Streamline BEAUTIES

ROLLING along railways of the world at greater than mile-a-minute speeds, streamlined trains are conquering time and space in an attempt to keep the traveling public from deserting the rails for airplanes and motor buses.

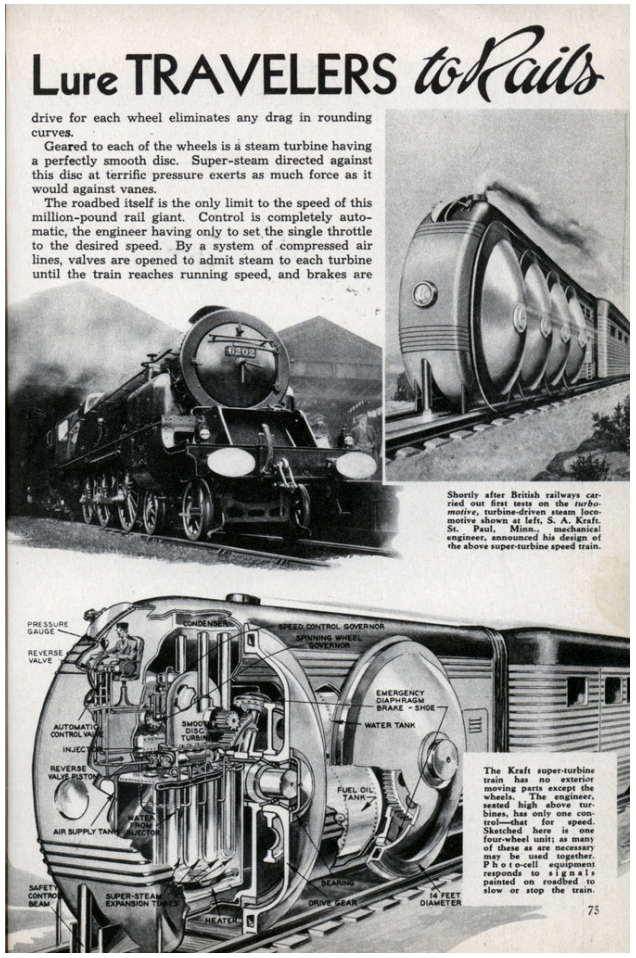
Three choices have been offered to the jury of travelers—the ordinary steam train running on faster schedules, the beautiful Diesel-powered streamliner, and the light weight steam streamliner in its gleaming new dress of chromium and brass. A fourth contestant recently entered the picture—a turbine-drive steam locomotive that may surpass all others in speed, safety, and comfort.

Making its first trials on British railways is the turbomotive, popularly called the "hush hush" giant because of the secrecy which cloaked development work on the engine. No exterior working parts, two funnels, a radiator, and a high efficiency steam turbine drive make this train a radical departure from ever-conservative British design.

In answer to the challenge, "Are steam locomotives doomed?" S. A. Kraft, a St. Paul, Minn., mechanical engineer, designed the super-turbine train pictured on the cover of this issue. With drive wheels nearly as high as the train itself carrying the entire weight of the engine, there is no weight resting on wheels that produce no power. Independent

Two beauties challenge the Iron Horse for supremacy on the Chicago-Twin Cities route. Over this speedway of America race each day the streamlined oil-burning steam train *Hiawatha* (top), the twin *Zephyr* Diesels, one of which is shown at the right, and *The 400*, conventional, but improved, steam locomotive. Time schedules are about the same for each. The V-16 Diesel engine (above) develops 1,200 horsepower for the Union Pacific's *City of Portland*.

74



Lure TRAVELERS to Rails

drive for each wheel eliminates any drag in rounding curves.

Geared to each of the wheels is a steam turbine having a perfectly smooth disc. Super-steam directed against this disc at terrific pressure exerts as much force as it would against vanes.

The roadbed itself is the only limit to the speed of this million-pound rail giant. Control is completely automatic, the engineer having only to set the single throttle to the desired speed. By a system of compressed air lines, valves are opened to admit steam to each turbine until the train reaches running speed, and brakes are

Shortly after British railways carried out first tests on the *turbomotive*, turbine-driven steam locomotive shown at left, S. A. Kraft, St. Paul, Minn., mechanical engineer, announced his design of the above super-turbine speed train.

The Kraft super-turbine train has no exterior moving parts except the wheels. The engineer, seated high above turbines, has only one control—that for speed. Sketched here is one four-wheel unit; as many of these as are necessary may be used together. Photo-cell equipment responds to signals painted on roadbed to slow or stop the train.

75

STREAMLINERS CHALLENGE THE "IRON HORSE"

applied automatically whenever this speed is exceeded on down grades. Should any wheel slip while maximum tractive effort is being applied in starting, steam will be cut off from that turbine momentarily to give the wheel a chance to grip the rails again.

No air brake lever would be needed, for the robot control system applies brakes just as soon as the train is travelling two miles faster than the speed at which the throttle is set.

Best known of the new steam trains is *The 400*, for a time the fastest scheduled train in the country. Increased boiler pressure, larger drive wheels, use of oil fuel to eliminate coaling stops, and heavily-ballasted roadbeds made the greater speed possible.

In a merry-go-round of speed, Burlington's twin *Zephyrs*, popular Diesel-powered trains, are each making a round trip a day on the speedway of America, the route between the Twin Cities and Chicago.

But a scant year ago the first Union Pacific streamliner started the back-to-the-rails campaign. Rebuilt into a 7-car unit with a new 1,200 h.p. Winton Diesel power plant, this original *M-10001* has been rechristened *City of Portland*. Running on a 40-hour schedule between Chicago and Portland, it brings Chicagoans 12 hours closer to the West coast by rail.

North, East, South, or West—Diesel streamliners are whizzing over the rails.

Streamlined steam power is the answer of several roads to Diesel competition. The Milwaukee Road's *Hiawatha*, designed for two-mile a minute speed, races the *Zephyrs* and *The 400* daily on the Chicago-Twin Cities route. Other lightweight steam trains are the *Twentieth Century* and *Broadway Limited* in the United States, the *Flying Hamburger* and *Flying Frankfurter* in Germany, the *Asia*, in Southern Manchuria, and scores of other challengers in nearly every nation of the world.

This is not a prehistoric caterpillar crawling out of its cave, but the tail-end of the new Union Pacific streamliner *City of Portland* entering a tunnel. On the 25 pfennig German stamp below is the famous *Flying Hamburger*, said to be the granddaddy of the streamliners. The 40 pfennig stamp shows a widely acclaimed German "super" streamline train.

Smoke and steam emphasize the streamline beauty of the *Commodore Vanderbilt*, New York Central's new streamlined steam train. Near a point on the Mississippi river (shown below) Burlington's twin *Zephyrs* pass twice daily.

Styling

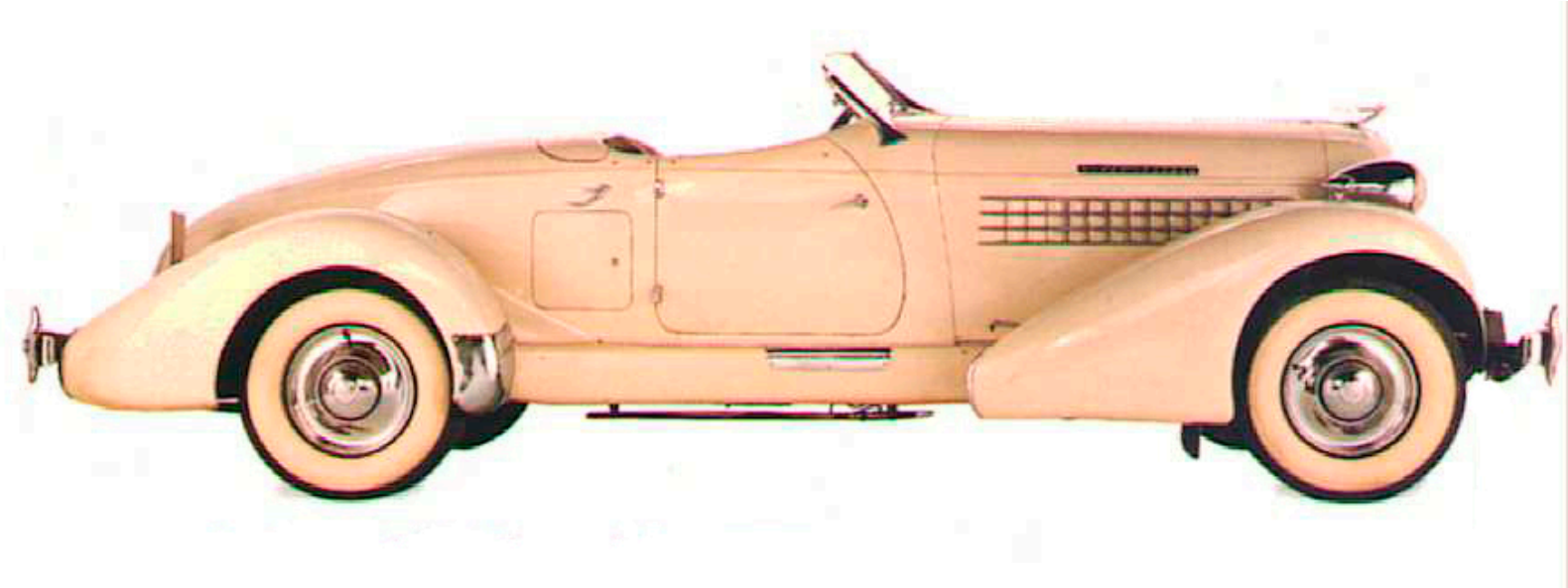
Streamline

Sterling Streamline Iron, 1930-40

Robert Heller: Airflow Table Fan,1937

Styling

Streamline



Auburn 851 Speedster, 1935. Carroceria que lembra um navio

Styling

Streamline

Frente e traseira em forma de torpedo e chassi blindado para reduzir a resistência ao vento.

Chrysler Airflow (1934) com locomotiva City of Selina (1934) da Union Pacific.

Styling

Streamline

Henry Dreyfuss: locomotiva Century Limited para a New York Central Railroad, 1938.

Styling

Streamline

Mercedes-Benz 500K Streamline Roadster de Erdmann and Rossi, 1936

Styling

Implementação do preço fixo;

Produtos de consumo: frigoríficos, aspiradores, rádios, máquinas fotográficas e telefones;

Baquelite – plástico (polímero) moldado a quente muito apropriado à moldagem de formas aerodinâmicas;

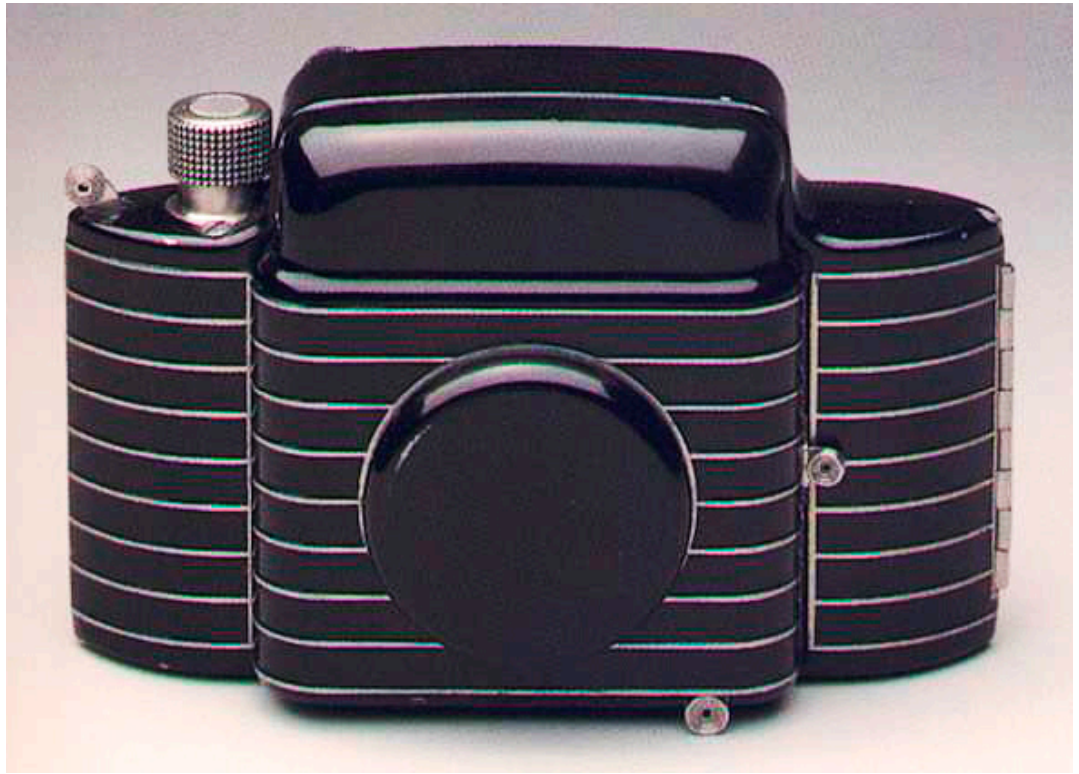
Raymond Loewy foi um dos expoentes deste período;

Henry Dreyfuss, tinha uma teoria (menos preocupação com o estilo e mais com a relação entre a máquina e o operador);

Estudo da ergonomia e da antropometria (estudo das dimensões e da força do corpo);

Styling

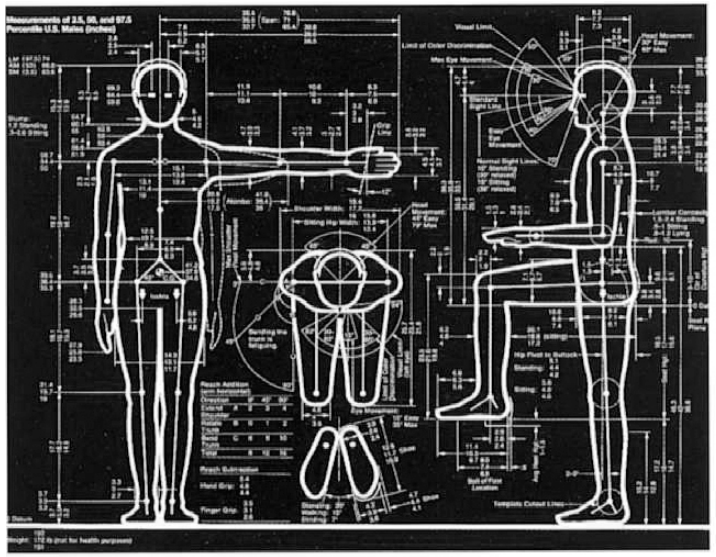
Streamline

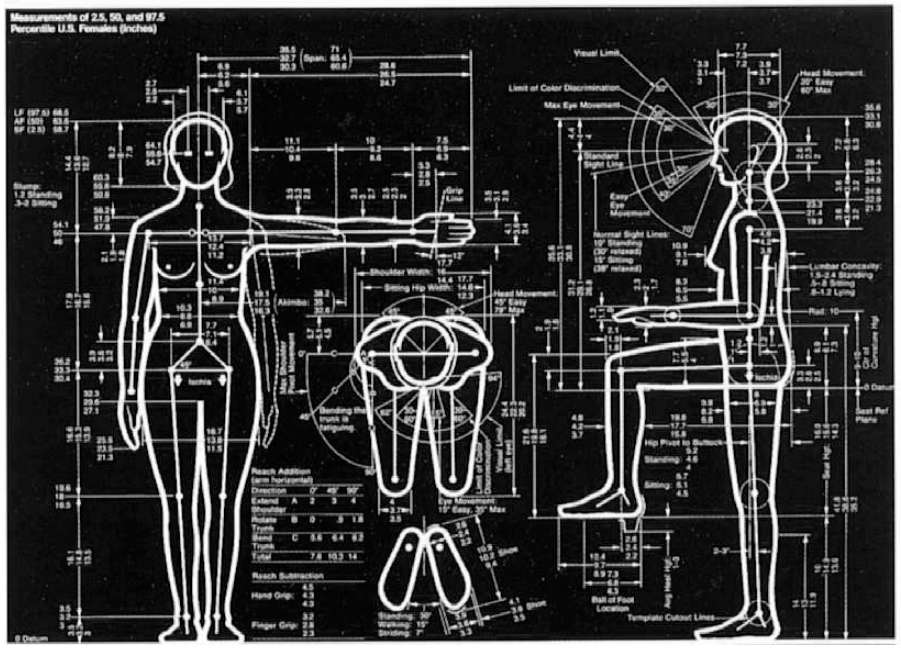


Walter Dorwin Teague: Bantam Special para a Kodak Company, 1933-1936.

Walter Dorwin Teague: luminária de mesa modelo nº 114 Executive para a Polaroid Corporation, 1939.

Styling





Dreyfuss: diagramas que mostram medições em porcentagens de homens e mulheres nos EUA, da publicação Humanscale.

Designing for People mostra um desenhos à escala do Sr. E Sra. Médio.

Styling

Streamline

Dreyfuss: telefone ergonômico para Bell Laboratories, 1936.

Styling

Streamline

Loewy: enceradora para a Electrolux, 1939.

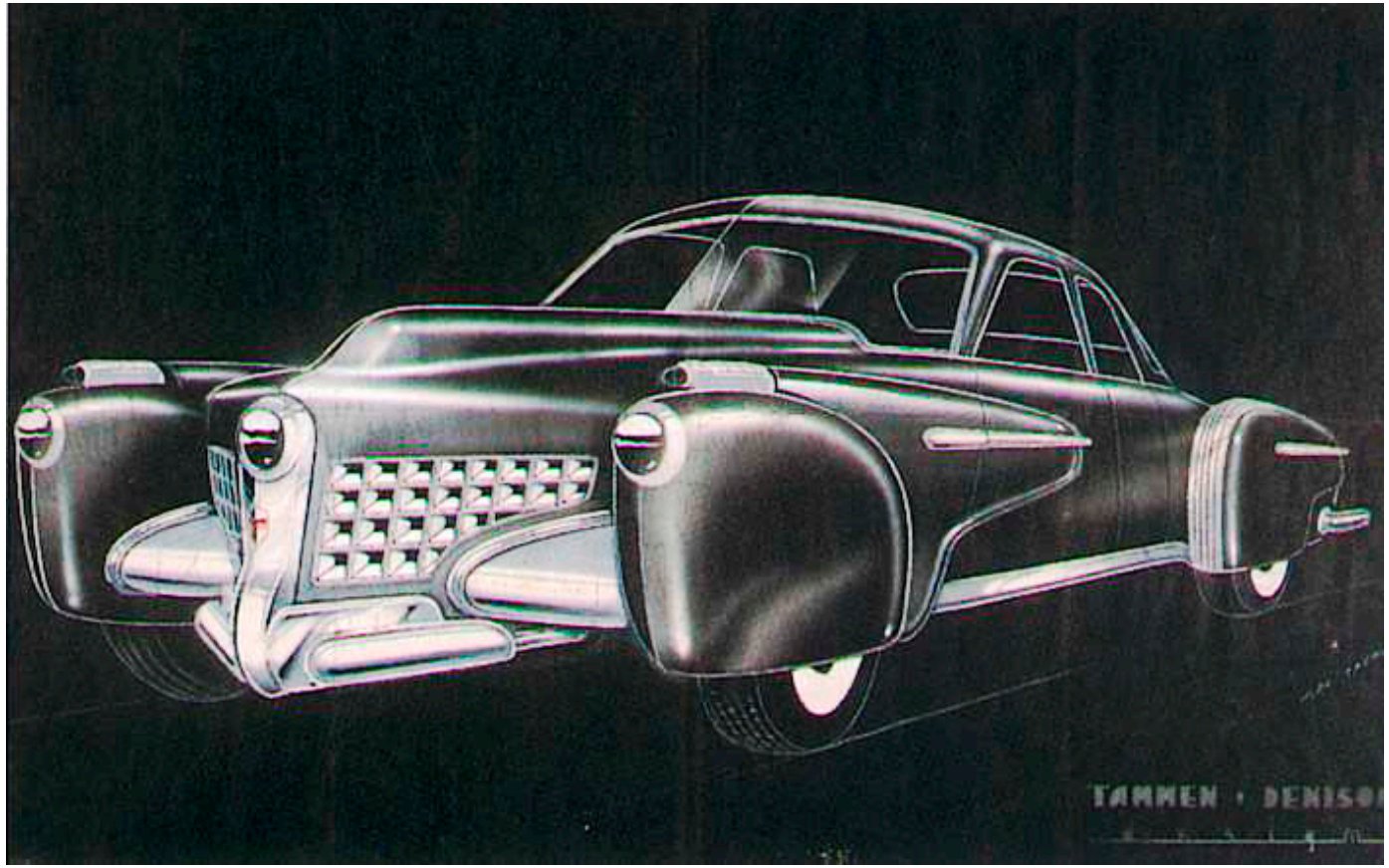
Sixten Sason: enceradeira B9 para a Electrolux, 1948.

Styling

Raymond Loewy: novo design para a embalagem de cigarros Lucky Strike, da América Tobacco Company, 1942.

Styling

Streamline



Preston Tucker e Harry Miller: design de carros para a Tucker of Chicago, 1946-1948.

Styling

Streamline

Guia Streamline X “Gilda”, 1955

Styling

Streamline

Borax – termo depreciativo que caracteriza a prática nos anos 30 e 40 na América, de acrescentar pormenores exteriores aos objetos numa tentativa de aumentar a atração do consumidor mais do que para melhorar a sua função.

Harley Earl: Cadillac Eldorado, 1959 (barbatanas traseiras).

Professora Nívia Boz

Luiza Melo, Bruno Santos, Luigi Mossolin e Alexandre Fuzari

BIOSHOCK

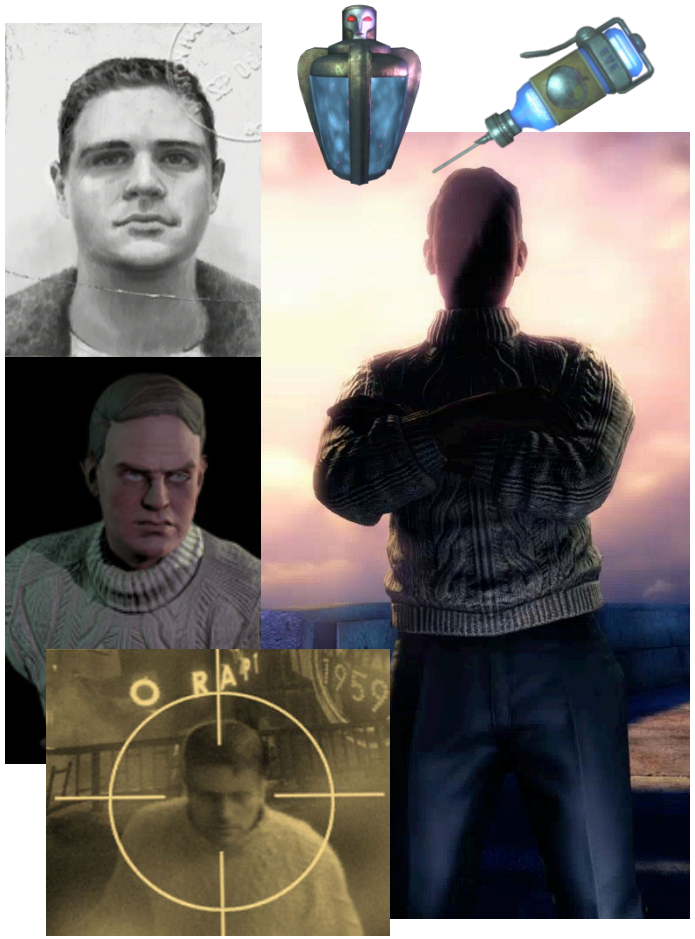
2K Boston (Irrational Games - 2K Games).

Diretor Ken Levine.

21 de Agosto de 2007.

Um jogador.

Ficção, retrofurismo, survival horror, tiro em primeira pessoa e RPG.



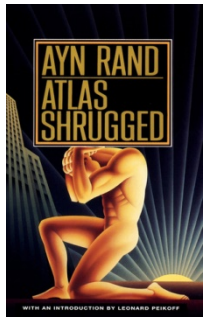
A história de *BioShock* decorre em 1960, no qual o jogador controla Jack, depois do seu avião cair no oceano, junto a um terminal batisférico que leva à cidade subaquática de Rapture. Construída pelo magnata Andrew Ryan, a cidade tinha como objectivo inicial ser uma utopia isolada, mas a descoberta do ADAM, um plasmídeo que dá poderes sobre-humanos, fez com que a cidade entrasse em declínio turbulento.

WELCOME TO RAPTURE
OPPORTUNITY AWAITS
SECURIS

A cidade foi desenhada e construída durante a *década de 40* por Andrew Ryan, um magnata de negócios com ideais **Objetivistas**.

Filosofia Objetivista

Ayn Rand *- Quem é John Galt?*



- A realidade existe independentemente da observação do ser humano, dos sentimentos, desejos, esperanças ou medos.

- A razão é o único meio para perceber a realidade, a única fonte de conhecimento, o único guia de ação e o meio básico de sobrevivência.

Filosofia Objetivista

Ayn Rand *- Quem é John Galt?*

- O ser humano, cada um, é um fim em si mesmo e não um meio para o fim de outros humanos. Deve existir em função de seus próprios propósitos, não se sacrificando por outros nem sacrificando outros por ele.

- A liberdade, num sistema político onde os homens se tratam como negociantes livres, em trocas voluntárias, com mútuo benefício e nunca como vítimas e executores, senhores e escravos. Essa visão política é considerada precursora do Libertarismo.

“I am Andrew Ryan, and I am here to ask you a question.”

“Is a man not entitled to the sweat of his brow?“

“‘No,’ says the man in Washington”

“It belongs to the poor.”

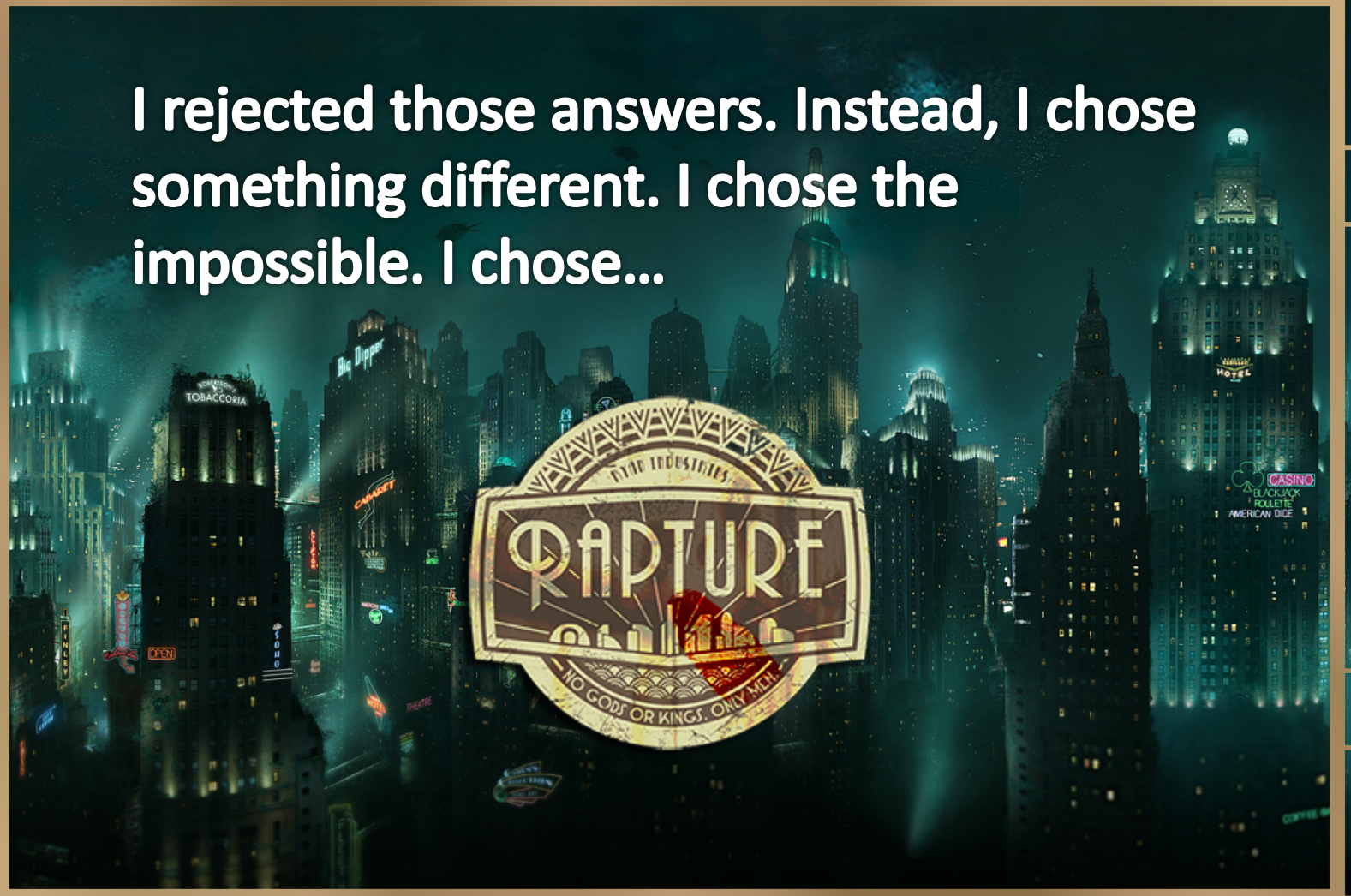
“‘No,’ says the man in the Vatican”

“‘it belongs to God.”

“‘No,’ says the man in the Moscow”

“‘it belongs to everyone.”

I rejected those answers. Instead, I chose something different. I chose the impossible. I chose…

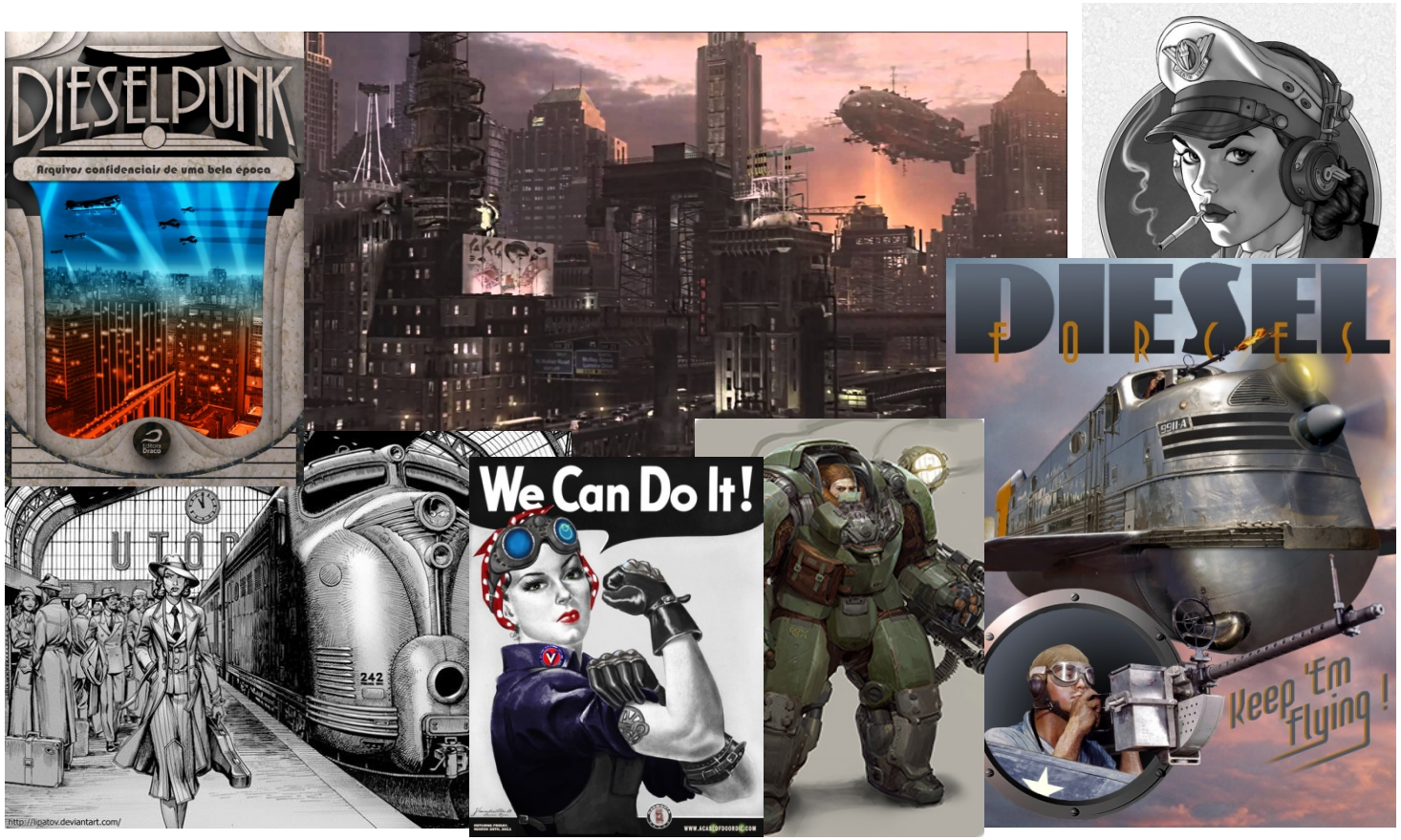


A city where the artist would not fear the censor,
where the scientist would not be bound by petty morality,
where the great would not be constrained by the small.

And with the sweat of your brow, Rapture can become your city as well.

NO GODS OR KINGS.
ONLY MAN.

U.S.S.R.
W. EUROPE
CUBA
SYRIA
AFGHANISTAN
CHINA
THE GULF
AFRICA
Jude 68974
K.L.Auschwitz
NSDAP

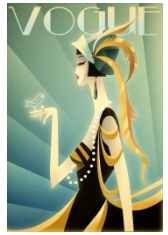

DIESELPUNK
Arquivos confidenciais de uma bela época
UTOP
242
http://ligatov.deviantart.com/
We Can Do It!
DIESEL
FORCES
Keep 'Em Flying !

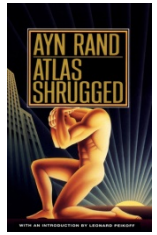
ART DECO

AD

Art déco é um movimento artístico internacional que começou na Europa em *1910*, conheceu o seu apogeu nos anos *1920 e 1930* e declinou entre *1935 e 1939.*

O Art déco afetou as artes decorativas, a arquitectura, o design de interiores e desenho industrial, assim como as artes visuais, a moda, a pintura, as artes gráficas e o cinema





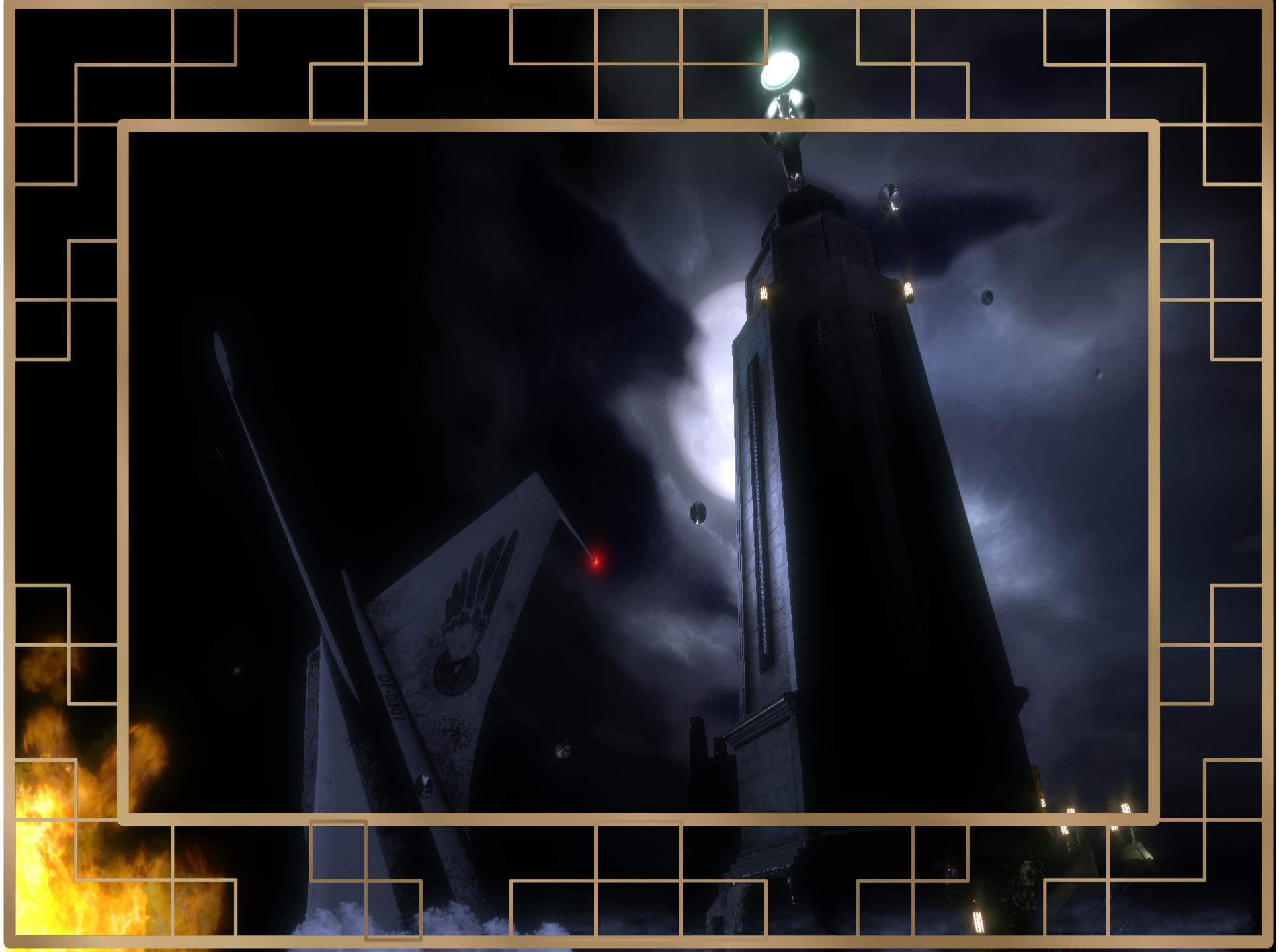
Representou a adaptação pela sociedade em geral dos princípios do cubismo, do exotismo e do princípio da obra de arte total herdado do *Art nouveau*. Sem abrir mão do requinte, os objetos têm decoração geometrizada nas arquiteturas, esculturas, joias, luminárias e móveis. Diferentemente do *art nouveau*, o *Art déco* tem mais simplicidade de estilo.

Art Nouveau ART DECO

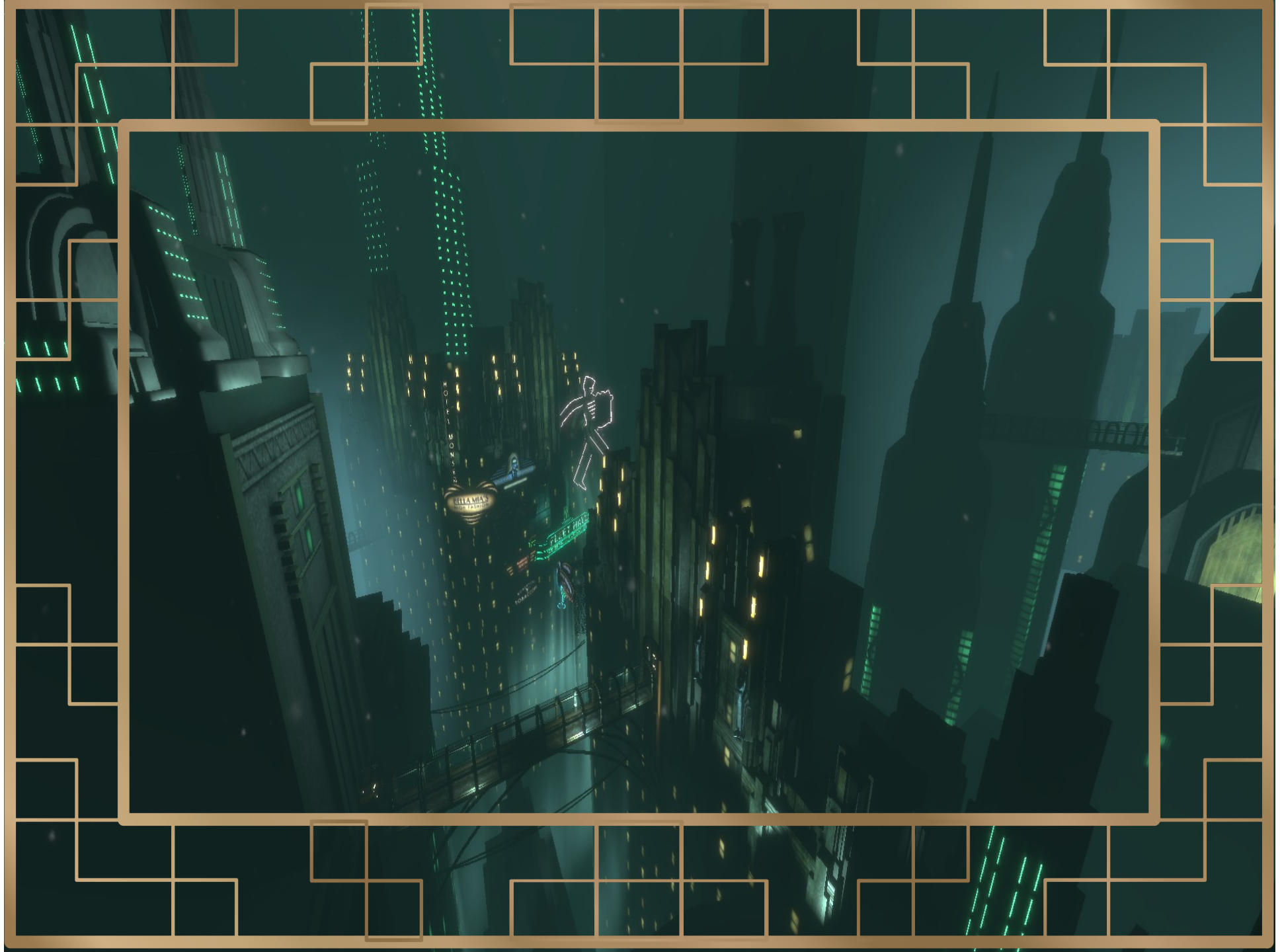
ART DECO Art Nouveau

ART DECO Art Nouveau

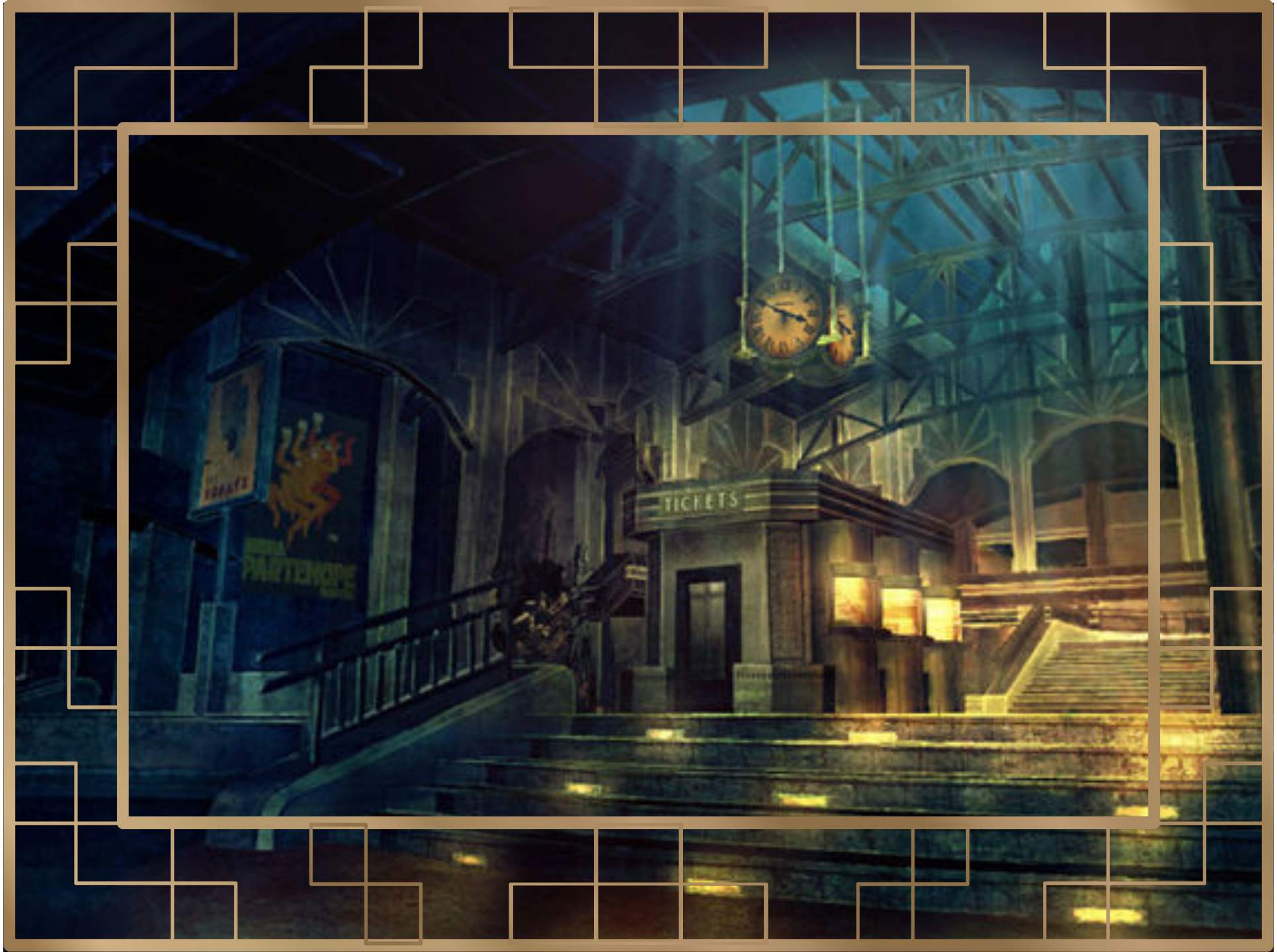
Big Apple
CABARET
Casino
Restaurant
PARADISE
HOTEL
BLACK
ROULET
AMERICAN D



WELCOME TO RAPTUR
Your Beautiful City

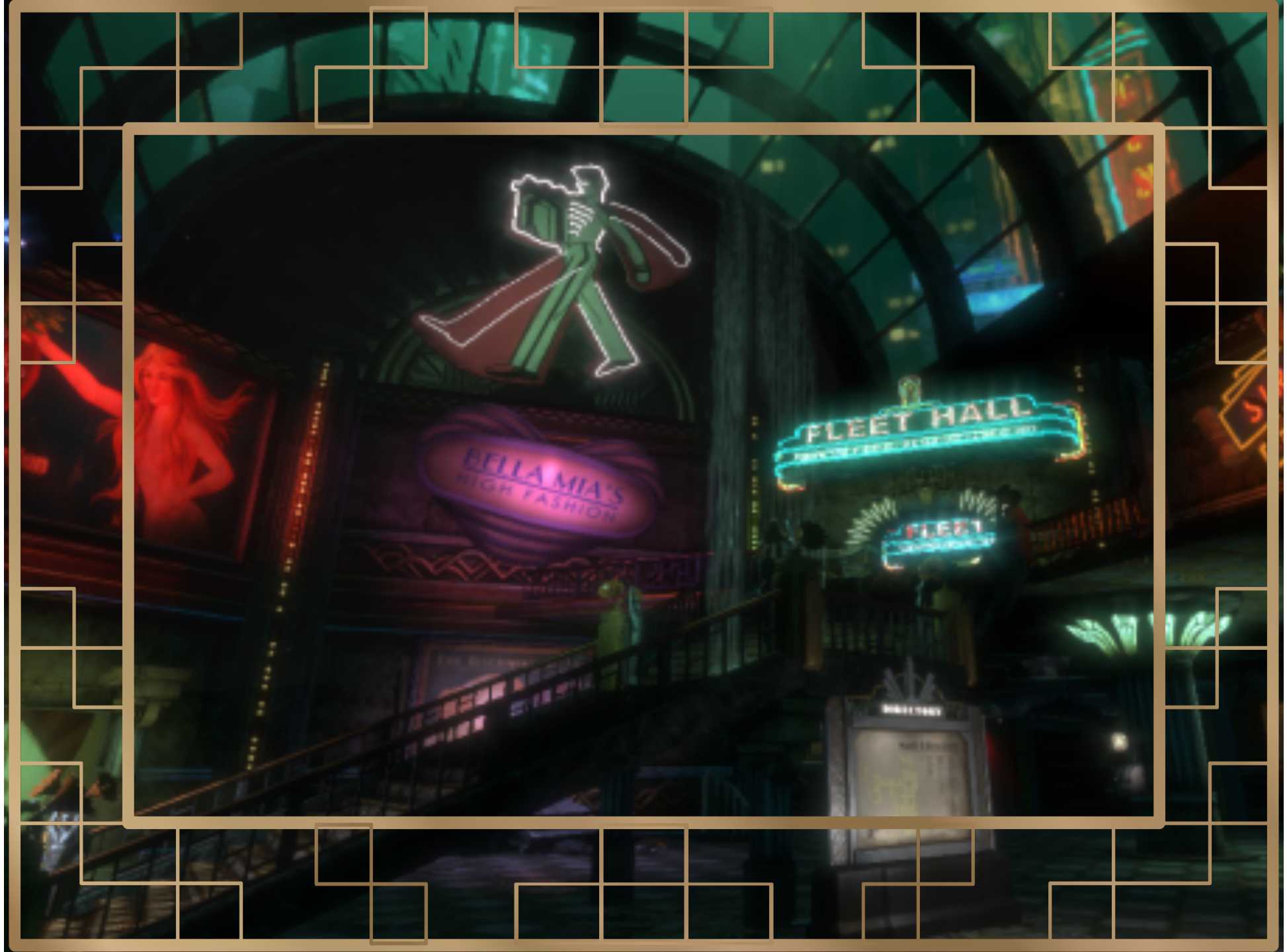

HOTEL MONSTER
BELLA MIA'S
FLEET HALL

A Art déco abraçou os avanços científicos e as máquinas, externa a busca pela exatidão e a beleza da certeza. Trazendo a velocidade a precisão das novas tecnologias e a beleza e riqueza de um mundo que estava se abrindo .


TICKETS

HEPHAESTUS
CORE
TO HEPHAESTUS
CORE
HEPHAESTUS
CORE
TOOL DISPENSER
PULL

FONTAINE
FUTURISTICS


BELLA MIA'S
HIGH FASHION
FLEET HALL
FLEET

CENTRAL COMPUTING
PLEASE STAND BY

Maison Vosges
TEA:GARDEN
WELCOME TO MERCURY SUITES
RYAN INDUSTRIES
BIOSHOCK
GIFT SHOP
POINT PROMETHEUS
POWER TO THE PEOPLE
FONTAINE FUTURISICS
OPEN FOR BUSINESS
JOURNEY TO THE SURFACE
CIRCUS VALUES
0451
COHEN'S COLLECTION
FINE ART
WELCOME TO FORT FROLIC

RAPTURE
Masquerade
Ball
1959

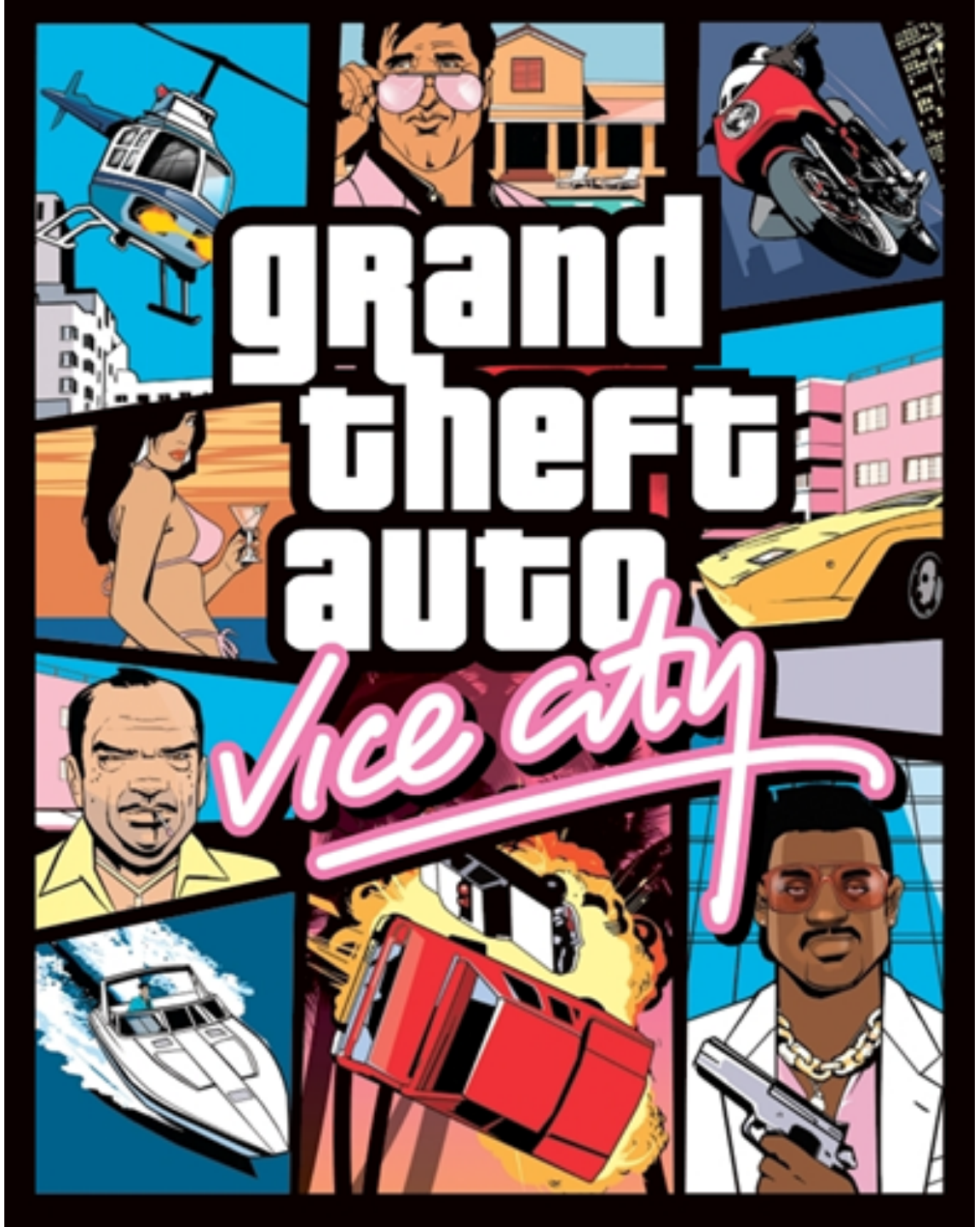
EVE
RUNNING ON EMPTY?
FILL UP WITH EVE!
ONLY THE BEST FOR OUR
DISCERNING CUSTOMERS!

"Mind over Matter!"
FREE SAMPLES!
AT
DANDY DENTAL
Telekinesis
PLASMIDS BY RYAN INDUSTRIES

ARCADIA
RAPTURE'S VACATIONLAND

WOULD YOU KINDLY ?

RAPTURE
NO GODS OR KINGS. ONLY MEN.
TOBACCORIA
CASINO
BLACKJACK
ROULETTE
AMERICAN DICE
OPEN
PLASMID


grand
theft
auto
vice city

Miami Smith
ULTRA LOCAL

1
2
3
4

AVENTURA
GOLDEN BEACH
AVENTURA MALL
MIAMI GARDENS
SUNNY ISLES BEACH
MIAMI LAKES
NORTH MIAMI BEACH
OPA-LOCKA
NORTH MIAMI
BAY HARBOR ISLANDS
BAL HARBOUR MALL
HIALEAH GARDENS
BISCAYNE PARK
HIALEAH
MEDLEY
MIAMI SHORES
SURFSIDE BEACH
EL PORTAL
INDIAN CREEK VILLAGE
MIAMI SPRINGS
LITTLE HAITI
NORTH BAY VILLAGE
MIAMI BEACH
VIRGINIA GARDENS
LIBERTY CITY
DESIGN DISTRICT
DORAL
DOLPHIN MALL
MIAMI INTERNATIONAL MALL
MIAMI INTERNATIONAL AIRPORT
WYNWOOD
MIDTOWN
INTRACOASTAL WATERWAY
OCEAN DRIVE
MARLINS PARK
SOUTH BEACH
LITTLE HAVANA
AMERICAN AIRLINES ARENA
SWEETWATER
BAYSIDE
WEST MIAMI
DOWNTOWN MIAMI
BRICKELL
VILLAGE OF MERRICK PARK MALL
VIRGINIA KEY
CORAL GABLES
SOUTH MIAMI
COCONUT GROVE
KEY BISCAYNE
DADELAND MALL
KENDALL
PINECREST
THE FALLS MALL
PALMETTO BAY
PERRINE
CUTLER BAY

N
O
E
S

Hyman Memorial Stadium
DOWNTOWN
Big Bill's Bowls
Taccopalypse
Hyman Condo
Mars Café
DIRTBIKE TRACK
Ammu-Nation & Shooting Range
Electronics District
Recording Studio
Schuman Healthcare Ctr.
Fire House
JockSport
Jeweler's
Vice City Police Department
Well-stacked Pizza
Howlin' Pete's Emporium
Rock City
The Greasy Chopper
PRAWN ISLAND
InterGlobal Films
VICE POINT
North Point Mall
Gash
Tarbrush Coffee
Ammu-Nation
Tooled Up
Corner Store
Shady Palms Hospital
DIRTBIKE TRACK
El Swanko Casa
Vice City Police Department
Pay 'n' Spray
LITTLE HAITI
Phil's Place
Kaufman Cabs
LEAF LINKS
Leaf Links Golf Club
Links View Heights
Jeweler's
JockSport
Well-stacked Pizza
Malibu Club
Fort Baxter Air Base
Well-stacked Pizza
Auntie Poulet's House
Rough & Ready Streetwear
Café Under The Tree
City Scrap
Ryton Aid
Pay 'n' Spray
STARFISH ISLAND
Vice City Printing Works
Laundromat
Little Havana Streetwear
West Haven Community Healthcare Ctr.
Star View Heights
Bunch of Tools
Vice City Police Department
Café Robina
Cherry Poppers
Dell
The Coke Baron's Mansion
Screw This
Vice City Police Department
Sunshine Autos
WASHINGTON BEACH
K. Rosenberg & Co.
DBP Security
Washington Mall
Pelican Hotel
THE BEACH
LITTLE HAVANA
Ocean View Hospital
Rafael's
Pay 'n' Spray
Colonel Cortez's Yacht
Pay 'n' Spray
Collars & Cuffs
The Ocean View Hotel
8-Ball's Bomb Shop
Vice City Port Authority
Ammu-Nation
Pole Position
Ocean Heights Apartments
OCEAN BEACH
Escobar International Airport
Vice Port
Lighthouse

HOTEL
HOTEL

FAIRMONT
FAIRMONT
ROOMS
APARTMENTS
FAIRMONT

01:58
$00092263
100
OCEAN VIEW